

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES VILLES - CHAMPIGNONS

Contribution à l'Etude de l'Evolution Urbaine

Thèse pour le Doctorat

Présentée et soutenue le Samedi 26 Mai 1928, à 14 heures

PAR

RENÉ SÉDILLOT

LICENCIÉ ÈS LETTRES

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président : M. William OUALID, professeur
Suffragants { M. LESCURE, professeur
 { M. PIROU, professeur

PARIS
LES PRESSES MODERNES

Imprimerie
45, rue de Maubeuge

—
1928

LES
VILLES - CHAMPIGNONS

Contribution à l'Etude de l'Evolution Urbaine

Le bourg existe sur de nouveaux rythmes. Il a changé de structure et de tempérament. Il a un corps qui se forme, se différencie et se tend. Ses cheminées d'usines déploient sur lui d'amples rêves noirs. Il tressaille d'espoir et de force.

JULES ROMAINS (*Le Bourg régénéré*).

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES VILLES - CHAMPIGNONS

Contribution à l'Etude de l'Evolution Urbaine

Thèse pour le Doctorat

Présentée et soutenue le Samedi 26 Mai 1928, à 14 heures

PAR

RENÉ SÉDILLOT

LICENCIÉ ÈS LETTRES

DIPLOMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président : M. William OUALID, professeur
Suffragants { M. LESCURE, professeur
 { M. PIROU, professeur

PARIS
LES PRESSES MODERNES

Imprimerie
45, rue de Maubeuge

1928

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



les Villes-Champignons

Contribution à l'Etude de l'Evolution Urbaine

INTRODUCTION

*Considérations générales sur les formes de la vie sociale —
Les agglomérations — Différentes définitions de la
ville — L'évolution des villes — Leurs modes de
naissance — Leur développement — Leur mort —
Définition de la ville-champignon — Ses caractères
généraux.*

L'homme a été défini un animal social (1) ; le fait même qu'il est doué de l'intelligence et de la parole le conduit naturellement à unir son activité, à coordonner

(1) Cf. Jean Izoulet (*La Cité Moderne, Métaphysique de la Sociologie*, Paris 1901, p. 194) : « L'homme est un animal raisonnable. Que faut-il entendre par là ? Pour moi, cette définition populaire et anonyme... est exactement traduite et profondément expliquée par cette autre définition savante due à Aristote : « L'homme est un animal politique ». Tout le monde le sait, animal politique signifie, selon l'étymologie grecque (polis), animal social, animal vivant en société, enfin animal organisateur de cités. Or, à mon sens, le mot « raisonnable » signifie précisément cela ».

ses efforts — matériels ou intellectuels — à ceux de ses voisins ; et peut-être le seul instinct suffit-il à lui faire fuir la solitude : les termites ignorent, eux aussi, la vie autre qu'en commun et enlèvent à l'homme le monopole de ce mode d'existence.

Sans doute, aujourd'hui encore, le type de l'être humain vivant à l'état d'unité n'est pas rare. En dehors même des cas — d'un intellectualisme total et aussi éloignés que possible de l'instinct — du philosophe grec ou du disciple de Jean-Jacques qui vit loin du monde, ou de l'ermite qui repousse le siècle, il y a le cas, banal, du cultivateur. Son mode de vie est resté au stade familial ; son habitation est souvent encore la ferme isolée ; mais le paysan n'en fait pas moins partie de l'immense machine sociale, dont il est le premier rouage. Son isolement, qui n'est qu'apparent, correspond à des nécessités économiques (l'exploitation des terres) et géologiques (la nature du sol et la distribution de l'eau). D'ailleurs, le monde rural reste en contact constant avec les groupements humains : le marché du samedi ou la fête du dimanche sont les causes ou les prétextes de ces contacts.

Aussi haut que l'on remonte dans l'histoire du monde, telle que nous la révèle la science ou la légende, on ne rencontre que des *groupes* d'hommes. Généralement ces groupes étaient nomades et constituaient des tribus : cet aspect se retrouve aujourd'hui chez les peuplades des déserts, qui vont de point d'eau en point d'eau, d'oasis en oasis, sans se fixer jamais.

La civilisation a développé formidablement le type sédentaire du groupement : lorsqu'une horde, errante depuis des siècles, a enfin trouvé la terre féconde qu'elle

espérait, ou lorsqu'un obstacle naturel l'a fixée en un point précis (les grandes migrations d'est en ouest des Celtes, venus de Galatie, des Alains, venus du Caucase, des Goths, venus de la Vistule, des Huns, venus de Chine, etc..., se sont arrêtées devant l'océan), alors les peuples ont acquis une stabilité géographique : les races se sont créées ; et avec elles sont nées les agglomérations permanentes.

Ces agglomérations, le langage quotidien les baptise de noms divers : hameau, village, bourg, commune, ville, cité. Jadis, à ces noms, correspondaient les *duros*, *dunos*, *magos*, *briga*, des Gaulois, les *vicus*, *forum*, *arx*, *urbs*, des Latins : ces dénominations désignent les agglomérations en tant que lieux fortifiés ou libres, lieux d'échange des produits, ou lieux hiérarchisés administrativement. De toute leur liste, deux termes se dégagent : village et ville. Ils représentent deux idées très nettement différentes, et que l'esprit identifie sans hésitation : le village ? des gars en blouse, des maisonnettes basses, un clocher dans de la verdure, une route blanche, de l'herbe et du silence ; la ville ? des citoyens en chapeau mou, des étages superposés, des tramways, des cinémas, de la fumée, du brouhaha.

Mais l'économiste ne saurait se contenter d'images ; il lui faut un critérium ; et la notion ville-village, d'allure si simple, se révèle complexe dès qu'on l'approfondit. Il est en effet très délicat de définir l'un et l'autre, très compromettant d'assigner arbitrairement une limite entre les deux termes.

Les statisticiens qui, pour exprimer les pourcentages de population urbaine et rurale ont besoin de préciser ce

qu'ils entendent par là, ont pris pour critérium le nombre des habitants : en France, toute agglomération définie commune par l'administration, et qui a plus de 2.000 âmes est une ville ; qui en a moins est un village. Pourquoi 2.000 ? Il fallait bien prendre un nombre ; on peut juger celui-là un peu faible. Les statisticiens des Etats-Unis hésitent entre 2.500 et 8.000 (1) ; 8.000 est peut-être un peu élevé : à ce compte, combien de nos sous-préfectures n'auraient pas droit à leur *Hôtel-de-Ville* ?

D'autre part, on a songé à utiliser comme critère entre ville et village la notion de densité. Dès lors, une ville est une « société complexe dont l'élément territorial est en quantité relativement faible par rapport à celle de ses éléments humains (2) ».

Soit. Mais à partir de quel chiffre l'élément territorial sera-t-il considéré comme relativement faible par rapport à l'élément population ?

Peut-être serait-il préférable de chercher un élément différenciateur dans les fonctions économiques des agglomérations. Les unes ont un but exclusivement agricole ; leurs habitants ne sont que des cultivateurs, leurs habitations que des fermes ; même si ces agglomérations sont denses — pour des raisons hydrométriques —, elles porteront le nom de villages. Les autres jouent un rôle commercial ou industriel : leur fonction économique n'est plus la production des matières premières ; c'est leur échange,

(1) A. F. Weber : The significance of recent city growth (*The Annals of the American Academy of political and social science*, 1904, I, p. 226), et P. Sander : *Geschichte des deutschen Städtewesens*. Bonn 1922, p. 13.

(2) Définition du Professeur R. Maunier (*L'origine et la fonction économique des villes*, Paris 1910).

leur transformation ou leur consommation ; à celles-là sera réservé le nom de ville (1).

Mais cette distinction non plus n'exclut pas tout arbitraire : d'abord, il n'y a pas de groupement humain qui soit spécialisé dans une branche d'activité unique : le village le plus « paysan » possède son épicier ; la bourgade qui vit du travail des champs possède son marché hebdomadaire. Il ne saurait donc s'agir que de pays à majorité agricole, ou à majorité commerçante ou ouvrière. Ensuite, cette définition du village et de la ville ne tranche pas la difficulté dans nombre de cas : par exemple, comment baptiser une agglomération côtière qui vit de la pêche ? Sera-ce un village ? Mais Boulogne-sur-Mer, qui a 60.000 habitants n'est qu'un port de pêche ; lui refusera-t-on le titre de cité ?

L'étymologie ne peut pas davantage nous renseigner : Ville vient du bas-latin *villa* qui désignait une exploitation agricole. Comme le sens des mots est façonné par le temps ! *Villa*, après avoir été une métairie franque (2), est devenu un centre de défrichement, puis un centre habité ; le terme ville avait donc primitivement un objet champêtre (3). Si nous remontons les siècles jusqu'aux sour-

(1) Cf. M. Halbwachs (La ville capitaliste d'après Sombart, dans *Revue d'Economie politique*, 1905, p. 137), qui définit ville tout « établissement d'hommes qui pour leur entretien ont recours au produit d'un travail agricole étranger » (p. 738).

(2) Le suffixe ville, avec le sens de ferme, subsiste dans un grand nombre de toponymes, fréquents en Normandie et surtout en Beauce, et dont le premier terme reproduit généralement un nom de possesseur d'origine germanique. Plus tard, avec un sens déjà plus « communal », il a figuré comme préfixe : c'est l'âge des Ville-neuve, Villefranche...

(3) Il est curieux de noter que toutes les langues offrent le même phénomène, signalé par A. Carnoy (*Les Indo-Européens*, Bruxelles

ees indo-européennes du langage, nous verrons le mot ville conserver la même petitesse originaire : *villa* était une contraction de *vicula* ; *vicula* n'était que le diminutif de *vicus*, qui désignait la petite agglomération non fortifiée ; au latin *vicus* correspond le souscrit *veça* qui signifiait maison (de la racine VIC, entrer). Ainsi la ville, cet amas de maisons, ô ironie, c'est le diminutif d'un mot dont le type primitif désignait l'habitation isolée : la partie a été prise pour le tout.

Quant au mot village (*villaticum*), il correspondait initialement à une collectivité (1) de « villa » — fermes — à une agglomération rurale ; il a gardé son sens et sa portée, tandis que le mot ville a évolué considérablement. L'étymologie ne nous est donc pas d'un bien précieux secours.

La seule solution logique consiste à utiliser, pour différencier le village et la ville toutes les notions précédemment envisagées, dont aucune ne suffit par elle seule et qui, combinées, permettent de résoudre le problème. Une ville aura une certaine étendue, une certaine population, une certaine densité, une certaine allure économique. Il serait imprudent de préciser davantage. Car ce

1921. p. 103). Le grec *polis* (cité) qui figure dans Minneapolis, Indianapolis, Constantinople, Grenoble, etc... correspond au sanscrit *pur*, retrouvé dans Singapour et qui signifiait champ, jardin. Le slave *grad* (Leningrad, Nijni Novgorod, Belgrade...) est de la famille de l'allemand *garten*, anglais *garden* (jardin). L'anglais *town*, cité (Capetown) correspond au néerlandais *tuin* (jardin). De même le celtique *magos*, qui forme la diphtongue finale de Rouen, Caen, Gien, etc... signifia d'abord plaine, champ, pour désigner finalement une agglomération.

(1) Voir J.A.H. Murray. *A new english Dictionary*. Oxford 1888. I. p. 177, à la finale *age*. Comparer le sens collectif de cette finale dans les composés feuillage, plumage...

qui vaudrait par 45° de latitude nord ne vaudrait plus à la latitude du tropique du Cancer ; les Chinois ou les Marocains ont d'autres villes et d'autres conceptions de la ville que les Français. Ce qui vaudrait au XX^e Siècle n'aurait pas valu au X^e et ne vaudrait plus au XXX^e.

Il convient cependant d'insister sur ce fait, trop souvent négligé, qu'il y a entre le village et la ville, non pas une simple différence de quantité, mais bien une différence de qualité. Autrement dit, les nombres seuls sont insuffisants pour traduire l'essence même du phénomène urbain. Pour prendre un langage cher à Jules Romains, la ville possède *en soi* quelque chose qui la fait ville ; et ce quelque chose est évidemment davantage de la compétence du poète unanimiste que de l'économiste.

Pourtant, le village qui grandit, finit bien par devenir ville ? Certes, mais la croissance de l'agglomération l'aura modelée, l'aura faite autre. Restons dans le domaine du concret : le pays produisait des céréales et des betteraves ; lentement, au fur et à mesure de son développement, il aura vu s'installer un marchand de grains, une malterie, une sucrerie, tous établissements aux proportions d'abord réduites, mais extensibles ; une voie ferrée viendra drainer leurs produits ; la mentalité des habitants, en quelques générations, aura changé ; quelques immigrants se seront implantés ; l'exploitation, primitivement familiale, commencera à s'étendre ; la question des salaires sera posée ; on installera l'électricité ; la chenille sera devenue papillon.

N'est-ce là qu'une différence de quantité ? Evidemment non. Et le très simple — et très impénétrable — secret de cette évolution, c'est le phénomène de la vie.



Car toutes les agglomérations ont une vie ; le commun des mortels le sait pertinemment lorsqu'il parle d'une cité *jeune*, d'une *vieille* ville. Les centres habités *naissent, croissent et meurent*.

La naissance d'une agglomération, surtout lorsqu'elle a conquis le rang de capitale, a longtemps été un objet d'émerveillement ; l'esprit conçoit mal qu'une cité que le temps a rendue monstrueuse ait pu commencer humblement ; ses tendances naturelles l'incitent à voir du miraculeux là où il n'y en a pas, et à bâtir sur les origines de la ville des légendes où les dieux ont souvent une large part : Ainsi Rome doit le jour à Romulus, fils de Mars et de Rhea, descendants d'Enée, fils de Vénus ; la fondation de Carthage par la fugitive Didon est soigneusement entourée des mêmes fictions extra-terrestres ; Athènes ou Troie sont nées d'interventions mythologiques ou héroïques. Partout l'on retrouve dans l'âme simple des foules primitives ce même souci d'expliquer le phénomène urbain, et de donner des bases divines à ce qui n'est que le fruit de la coordination des forces de l'homme et de la nature.

Toute étude sur la naissance des agglomérations, villages ou villes, doit distinguer la naissance économique et la naissance administrative, la formation *de facto* et la formation *de jure*.

La formation *de facto* seule touche la science économique. Pourquoi naît de fait une agglomération ? Pour des raisons d'ordre *biologique, psychologique, politique* ou *économique*.

Les raisons *biologiques* qui sont les premières à présider à la création des centres habités résultent de la nature même de la vie : du couple humain naît la famille. En quelques générations le groupement passe de 2 à 20, à 200 ; la famille donne la tribu, puis la race. Si les éléments en restent unis et fixes, il y a agglomération.

Les raisons psychologiques ? Elles résident dans ce besoin naturel, que nous avons déjà signalé, des êtres humains, de s'unir : la solitude fait peur à l'homme ; il est désarmé devant la tempête, le tonnerre, et toutes les forces de la nature : le groupement humain n'est guère davantage armé contre elles, mais sa cohésion lui permet d'y faire face avec plus de sang-froid — ne fut-ce qu'en les divinissant — ; l'homme seul est impuissant devant les fauves, dont il n'a ni les griffes, ni les crocs : le groupement humain leur oppose des armes artificielles ; l'union ne fait-elle pas la force ?

Les causes *politiques* de l'existence des agglomérations se rattachent directement aux causes psychologiques ; l'homme en effet n'a pas à lutter seulement contre la nature ou les bêtes féroces ; son pire ennemi, c'est l'homme : *homo homini lupus*. Le voisin convoite la possession d'un sol fécond ; pour se défendre contre lui, le plus sûr moyen, c'est de s'allier à un autre voisin, ou de s'inféoder à un protecteur puissant : et toute la société se bâtit, avec sa hiérarchie, ses rivalités, ses haines, ses guerres sans merci. Tous ceux que rapprochent une affinité de sang ou de goûts, une communauté d'intérêt offensifs ou défensifs, se groupent en un même lieu : d'où l'agglomération.

C'est enfin dans des raisons d'ordre *économique* que se trouve l'origine des villages et des villes : l'homme seul,

même s'il a l'ingéniosité de Robinson, se suffit difficilement à lui-même : la spécialisation des industries, la division du travail, les besoins de la civilisation ont vite fait que chaque individu a eu besoin de la collectivité, et que la collectivité a eu besoin de chaque individu. La famille qui forma d'abord l'unité économique a cédé le pas à l'agglomération qui est devenue l'unité autonome de la vie sociale, et notre ère substituée déjà depuis longtemps à ce type d'agglomération indifférenciée le type d'agglomération différenciée (1) qui n'est plus que la partie d'une unité plus ample, régionale, nationale ou mondiale.

Telles sont, très sommairement, les causes de l'existence des centres habités ; il est nécessaire de compléter cet aperçu par celui des raisons qui déterminent la date et le lieu de leur naissance.

Le problème de la date de la naissance des agglomérations relève de l'Histoire. Des matériaux qu'elle apporte à l'Economie politique, celle-ci peut seulement conclure que les agglomérations naissent aux époques prolifiques, ou aux époques d'immigration, ou d'attraction locale ; il ne peut s'agir que de cas d'espèces.

Le problème de l'emplacement des agglomérations, qui est du domaine des sciences géographiques, permet d'ajouter à l'économiste de poser quelques lois d'ordre général selon lesquelles se situent les groupements sédentaires. Avant tout, il n'y a établissement humain que là où il y a de l'eau ; selon que les points d'eau seront nombreux ou rares, une population agricole sera disséminée (Bretagne) ou ramassée (Beauce) ; selon qu'ils seront nuls

(1) Expressions du Professeur René Maunier, *op. cit.*

ou non, la densité humaine sera nulle (désert) ou élevée (oasis) ; une usine, un marché ne s'établira qu'aux endroits où l'eau leur permettra de vivre. Deuxième point : les agglomérations rechercheront des pays féconds : sols gras, coteaux exposés au soleil, mines à exploiter industriellement, sites à exploiter touristiquement, présence de matériaux de construction : argile, bois ou pierre. Troisième point : les établissements humains ne se créeront que près d'une voie de communication ; il faut, de toute évidence, qu'on puisse gagner le village ou la ville, et qu'on en puisse sortir ; plus encore, il faut que le flux et le reflux des productions intérieures et extérieures puisse s'effectuer normalement ; donc les cités se bâtiront de préférence auprès des cours d'eau navigables, ou dans les cols facilement accessibles, au débouché d'une plaine riche, au confluent de deux rivières, près des gués et des ponts, sur les côtes dans des baies abritées utilisables comme ports, le long des voies naturelles de circulation. Quatrième et dernier point (qui n'est pas toujours conciliable avec le précédent) : Les habitats humains s'élèveront en des lieux abrités et défendus : abrités contre les mauvais vents ou contre les assauts des fleuves ou de l'océan ; défendus par leur configuration naturelle contre les attaques des hommes. Et peut-être est-ce cet ultime point qu'il eût fallu faire passer en premier : car l'homme, avant de songer à vivre, songe à ne pas être tué (1).

Toutes ces raisons qui déterminent l'existence et la si-

(1) C'est à cette question de savoir si l'homme a commencé par s'établir dans les terres riches ou dans les lieux bien défendus — pratiquement dans les plaines ou sur les hauteurs — que se ramène le débat entre la théorie de la Rente du Sol de Ricardo, et sa critique par Carey.

tuation des centres habités ne concernent que ceux d'entre eux qui poussent selon la logique économique ; quelques cités cependant, en nombre restreint, doivent la vie à une volonté arbitraire. Leur type est la ville de Washington, qui a été créée de toutes pièces par un décret du Congrès du 16 Juillet 1790. Nous aurons l'occasion d'en rencontrer bien d'autres. Mais même les agglomérations de cette espèce obéissent indirectement aux lois générales de l'évolution économique : consciemment ou non, leurs auteurs s'y plient. Et si par hasard leur caractère artificiel persiste à ne pas s'adapter aux lois de l'évolution, elles ont tôt fait de disparaître (1).

Nous venons de voir comment naissent les *agglomérations*. Comment naissent, plus spécialement, les *villes* ?

Leur origine est généralement dans l'extension d'un village, selon le processus que nous avons indiqué ; ce peut-être aussi la fusion de plusieurs villages : deux bourgades dont les maisons s'étirent le long d'une route finissent par se rejoindre et par se fondre. Mais en dehors de ces cas classiques d'extension ou de fusion, il y a le cas, très fréquent aussi, de la spécialisation (villes « différenciées ») : spécialisation politique : la ville est un refuge (Acropole, Kremlin, Alhambrah, ville tartare) (2), ou une résidence royale, autour de laquelle s'applatissent les demeures des courtisans (Versailles) — Spécialisation judiciaire : la ville est un asile, ou bien le lieu où l'on rend la justice (forum) — Spécialisation commerciale :

(1) Cf. R. Blanchard : Une méthode de géographie humaine (*La Vie Urbaine*, 1922, p. 301 ; en particulier, p. 313).

(2) Sur ce point, Roger Peyre. Coup d'œil sur l'origine des villes. (*Revue des Et. hist.*, juillet, août 1914 ; janvier, mars 1915).

la ville est un marché, qui s'établit là parce que le site est favorable ou parce qu'il a été privilégié « par charte princière, seigneuriale ou épiscopale » (1) — Spécialisation industrielle : la ville est un atelier, une usine, une collection d'usines : c'est le type moderne de la cité.

A côté de cette naissance de fait des agglomérations, leur naissance de droit n'est pas plus négligeable que ne l'est la reconnaissance d'un état après sa formation effective. L'agglomération ne peut compter en tant qu'unité démographique qu'autant qu'elle a été affirmée comme telle par le gouvernement, l'administration ou les services statistiques. En France, seules sont reconnues officiellement les communes ; seules elles sont recensées, seules elles ont un corps municipal, des ressources autonomes, des droits et des devoirs ; les hameaux, les fermes ne comptent pas. Il n'y a de commune qu'en vertu d'une loi, après avis du Conseil général et le Conseil d'Etat entendu. Jadis la commune n'existait que par une charte, qui lui conférait une certaine autonomie par l'octroi de franchises.

Ces naissances administratives, du reste, n'étaient guère et ne sont guère qu'une conséquence d'un état de choses préexistant : les seigneurs ne donnaient des chartes qu'aux villes possédant la force — ou l'argent — qui faisait qu'ils ne pouvaient les leur refuser ; et de nos

(1) F. Funck Brentano : *La formation des villes dans l'Europe occidentale aux origines de la civilisation moderne*. Paris 1901. Cette question des privilèges de la ville fut d'une importance déterminante au Moyen-Age. P. Meuriot définit la ville de cette époque par la condition privilégiée des habitants (P. Meuriot, *Du concept de ville autrefois et aujourd'hui*, *La Vie Urbaine* 1919, p. 145).

jours on n'élève au rang de commune que les agglomérations qui le méritent d'un point de vue économique.



Donc, voilà des hommes groupés sur un même sol, en un même point de l'univers. Le phénomène vital continue à se manifester dans le développement de l'agglomération.

Logiquement, elle doit grandir, ne fut-ce que par la reproduction de l'espèce. Considérons un continent, une nation, une province : les siècles voient croître constamment leurs populations, et les guerres, les disettes, les fléaux marquent à peine des temps d'arrêt dans leur perpétuelle ascension. L'Europe devait avoir en 1800 quelque 175 millions d'habitants (1) ; aujourd'hui elle en a plus de 470 (2). La surface territoriale qui correspond à la France actuelle nourrissait sous César environ 6.700.000 hommes, selon les plus savantes évaluations (3). Au XIV^e Siècle, elle en comprenait 20. En 1789, 26 ; le premier recensement officiel, de 1801, accuse 27 millions d'habitants. En 1821, la France en a 30. En 1841, 34 ; en 1861, 37 ; en 1901, 39 ; en 1926, 40. Cette progression séculaire comporte évidemment des à-coups et des paliers ; mais, lente ou non, et quelqu'en soit l'état actuel et passager — qu'est-ce qu'un siècle pour une nation ? —, ce n'en est

(1) E. Levasseur : article « Population » de la *Grande Encyclopédie*.

(2) *Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich*. Internationale Übersichten, p. 1 — Berlin 1927.

(3) E. Levasseur, *La Population française, Hist. de la pop. avant 1789 et démographie de la France comparée à celle des autres nations au XIX^e siècle*, Paris 1891, T. I, p. 288.

pas moins une progression. En 2.000 ans, la population de la France est passée de 1 à 6.

Mais la population des agglomérations croît généralement infiniment plus vite que celle d'un ensemble territorial : en effet, à l'accroissement normal du nombre des individus, s'ajoute l'apport constant des immigrants ; l'exode rural a existé de tous temps, et les « villes tentaculaires » n'ont pas attendu Verhaeren pour « manger » la campagne (1). Les villes ont toujours été des centres attracteurs des capitaux, des industries et des plaisirs ; elles répondent au triple besoin de gagner, de placer et de dépenser de l'argent ; elles produisent et elles consomment ; leurs exigences veulent de la main-d'œuvre ; si les bras locaux ne suffisent pas, les salaires montent ; si les salaires montent, les ruraux voient en la ville une source de gains ; ils lui apportent leur bonne volonté et leurs espoirs. Tant pis pour les champs ! Tant pis pour la famille ! Si l'hygiène est moins bonne en ville, l'éducation et l'instruction y sont plus accessibles. Le petit-fils du laboureur sera employé des P.T.T. au chef-lieu de canton, et en sera fier ; deux générations plus tard, le représentant de la famille sera notaire, au chef-lieu d'arrondissement ; son fils sera avocat au chef-lieu de département, peut-être même à Paris. Là encore, nous retrouvons mêlées des causes psychologiques (l'homme qui veut la ville) aux causes économiques (la ville qui veut l'homme). Cette désertion des campagnes, que n'arrêteront pas de vains appels en faveur du « Retour à la Terre » ni des statistiques éplorées, ni des conseils gratuits, cet afflux

(1) « La plaine est morne et morte et la ville la mange » (E. Verhaeren : *Les villes tentaculaires* — La plaine).

incessant vers les centres urbains expliquent leur progression rapide.

Prenons un exemple : Paris — Sous Julien, en 363, la ville aurait eu 8.000 habitants (1) En 510, sous Clovis, 30.000 ; en 1220, sous Philippe-Auguste, 120 ; en 1328, sous Philippe VI, 250 ; en 1675, sous Louis XIV, 540 ; en 1801 (premier recensement), 548 ; en 1851, sous la Seconde République, le million est dépassé ; le recensement de 1926 donne pour la capitale la population de 2.871.000 habitants. Donc, en un peu plus de 1.500 ans, Paris a augmenté dans la proportion de 1 à 359. Rappelons que, pour 2.000 années, nous avons constaté que la population du sol français était passée de 1 à 6.

On pourrait croire que Paris est une ville extraordinaire, centre d'attraction mondiale, et penser que sa croissance ne saurait représenter celle de la ville moyenne. En outre, les statistiques antérieures à 1801 (pour la France) ne peuvent guère être que des hypothèses, plus ou moins solidement basées, mais desquelles il serait imprudent de déduire quoi que ce soit.

Cependant le développement de Paris n'est pas anormal : n'envisageons que la période 1801-1926 ; la France, en un siècle et quart a crû dans la proportion de 1 à 1 1/2 — Paris, de 1 à 5. Dans quelle proportion ont augmenté les autres villes de France pendant cette même période ? Les 15 actuelles cités de plus de 100.000 âmes offrent la progression suivante :

(1) Cette évaluation et les suivantes sont extraites d'un article d'A. de Foville. Les grandes villes au XIX^e et au XX^e Siècles (*l'Economiste français*, 13 juin 1908, p. 877).

	1801*	1926*	Progression de 1 à
Marseille	111	652	5,9
Lyon	109	570	5,2
Bordeaux	90	256	2,8
Lille	54	201 ⁽¹⁾	3,7
St-Etienne	16	193	12
Nice	17	184	10,8
Nantes	73	184	2,5
Toulouse	50	180	3,6
Strasbourg	49	174	3,5
Le Havre	16	158	9,8
Rouen	87	122	1,4
Roubaix	8	117 ⁽¹⁾	14,6
Toulon	20	115	5,7
Nancy	29	114	3,9
Reims	20	100 ⁽¹⁾	5

(* En milliers d'habitants)

Ces quinze villes donnent les totaux et la moyenne suivants :

1801	1926	Progression de 1 à
749	3.320	4,4

En y ajoutant Paris, on obtient :

1.297	6.191	4,7
-------	-------	-----

Ainsi la moyenne d'accroissement de Paris (1 à 5) est sensiblement la même que celle des autres grandes villes françaises : huit ont eu un rythme d'accélération égal ou plus rapide ; sept un rythme plus lent. La capitale offre

(1) Chiffre très atteint par la Guerre.

donc le type même de la cité de « chez nous », du point de vue de sa croissance. Les villes de l'étranger permettent les mêmes observations : Londres renfermait 988.000 habitants en 1801 ; en 1921, elle en avait 4.484.000 : augmentation de 1 à 4,5 ; Vienne, pendant la même période passait de 231.000 et 1.866.000 habitants (1923), soit de 1 à 8 ; Saint-Pétersbourg, avait 220.000 âmes au début du XIX^e siècle ; le 17 décembre 1926, Leningrad en avait 1.616.000, augmentation de 1 à 7 ; Berlin passait de 172.000 habitants à 3.931.000 (1), soit de 1 à 23. En quelque pays que l'on prenne ces exemples — et bien entendu à quelques exceptions près —, on retrouve partout réalisée la même loi économique : Les populations urbaines croissent plus vite que les populations prises dans leur ensemble. Et le mot loi peut bien être employé ici, dans le sens même où l'entendent les sciences exactes, puisqu'il y a constatation empirique, démonstration statistique et explication logique du phénomène.

Les agglomérations ne se développent pas qu'en population ; inévitablement, elles grandissent également en superficie, et cette croissance suit généralement de près la croissance de la population. Là encore, Paris est un exemple saisissant : ses enceintes successives, reculées progressivement, marquent les étapes d'une extension constante. Les historiens ont fait les évaluations suivantes : (2) Sous César, Lutèce couvrait 17 hectares ; sous Julien, 45 (soit 1/2 kilomètre carré) ; le Paris de Philippe-Auguste couvrait près de 3 kilomètres carrés ; de Char-

(1) Le « gross Berlin » renferme 4.024.000 habitants.

(2) D'après Th. Lavallée, *Histoire de Paris*, 1857, p. 2.

les VI, 5 ; d'Henri IV, 7 ; de Louis XIV, 12. A la veille de la Révolution, Paris avait 16 kilomètres carrés de surface ; au milieu du XIX^e Siècle, 34 ; le Paris du XX^e Siècle couvre 78 kilomètres carrés (1) ; et l'on songe à un « plus grand Paris » qui correspondrait aux 479 km² du département de la Seine ; même en nous en tenant aux limites actuelles on constate qu'en moins de 2.000 ans, Paris a crû en superficie dans le rapport de 1 à 459.

Ce développement énorme n'a cependant pas atteint les dimensions gigantesques de certaines cités étrangères. Et bien que les manuels répandent complaisamment que Paris est l'une de plus vastes cités du monde, il n'en est rien. Pour des raisons très diverses, les capitales englobent aujourd'hui de véritables provinces : Berlin s'est annexé des faubourgs colossaux ; Londres couvre 313 kilomètres carrés, et l'ensemble du « Registration London » et de l'« Outer Ring » forme le « Greater London » de 1.814 kilomètres carrés. Que sont près de ces chiffres les 78 km² de notre Paris ? Cologne est plus étendu que Paris (2) ; Vienne l'est 2 fois plus, Chicago, 6 fois ; New-York, 10 fois ; Los Angeles, 12 fois (3).

Assurément, tout cela est fort arbitraire ; il est trop simple de dire que tout ce qui se trouve dans un rayon de 10, 50 ou 100 milles de tel point pris comme centre porte le nom de telle ville. Il n'en est pas moins vrai que, nécessairement, et sous peine d'être des absurdités, des

(1) 86 km² depuis le décret du 13 avril 1925 qui a annexé à Paris une partie de la « zone » et du Bois de Boulogne.

(2) Pierre Leroy-Beaulieu : La croissance des grandes villes en étendue et en population (*L'Economiste français*, 1899, I. 585).

(3) Voir le *Statesmans Year book* 1926 : « United States ».

décisions de cet ordre répondent plus ou moins à un état de choses préexistant ou prochain.

Du reste la croissance des cités se produit dans les trois dimensions de l'espace, et non seulement dans les dimensions horizontales. Verticalement, la ville grandit, en profondeur aussi bien qu'en hauteur. Les habitations de Lutèce étaient basses et modestes ; les pignons médiévaux de Paris superposaient déjà deux, trois ou quatre étages ; les boulevards d'Hausmann apportèrent des alignements de façades à six étages ; le vingtième siècle a vu naître à Paris les immeubles de huit ou dix étages, à Berlin de douze ou plus, à Moscou de quinze. De l'autre côté de l'Atlantique, les buildings à vingt étages ne se comptent plus. Le coût très élevé des terrains, l'attraction irrésistible des centres d'affaires ont fait pousser les « skyscrapers » à quarante ou soixante étages. Dans cette montée vers les nuages, l'élan des buildings ne s'arrête que devant des considérations de prix de revient. Mais du jour où de nouveaux procédés de construction seront trouvés, ou du jour où les terrains subiront une nouvelle plus-value, l'ascension des gratte-ciel reprendra de plus belle. En profondeur, la cité est devenue une étonnante fourmilière où s'enchevêtrent inextricablement les réseaux de câbles, d'égoûts et de transports souterrains, les caves de grandes banques, les salles de spectacles et les entrepôts de magasins.

Donc, croissance partout. On trouve une autre manifestation de l'activité des agglomérations dans l'examen du chiffre de leur densité. Est-ce à dire que cette densité croisse ? Pas forcément. Ainsi nous avons vu la population de Paris passer de 1 à 359 tandis que sa superficie passait

de 1 à 459 : il y a donc eu diminution de densité. Pareillement, dans des villes aussi largement définies que Chicago, qui est plus grand que le département de la Seine, ou que le « greater London » qui vaut près de quatre Chicago, le chiffre de la densité ne saurait être considérable. Le jour où à Paris on annexera les arrondissements de Saint-Denis et de Sceaux, et les agglomérations limitrophes de Seine-et-Oise (1), la densité de la capitale baissera sensiblement. Si l'on analyse de près la notion de densité on constate les faits suivants :

D'abord, les habitants d'une région convergent vers un centre ; puis la cité, vite grossie, spécialise ses quartiers : deux zones se créent, zone des affaires et zone d'habitation. La population, primitivement attirée vers le centre, reflue vers la périphérie, et la région de densité maxima s'éloigne constamment du cœur de la ville.

Cette évolution de la répartition dans l'espace du maximum de densité urbaine se reproduit invariablement dans toutes les grandes villes. Ce n'est pas le moins intéressant des aspects de leur vie.

*

* *

Si les agglomérations naissent et grandissent, il en est aussi qui meurent, et par là se complète leur ressemblance avec les organismes vivants.

Nous retrouvons à nouveau le double aspect administratif et économique dans cette phase suprême de l'existence des centres habités.

(1) Paul Meuriot (Du concept de ville autrefois et aujourd'hui. *La Vie Urbaine* 1919, p. 145) n'hésite pas à définir le plus grand Paris par une superficie de 1.400 km² (alors que Paris en a 78 ; la Seine 479).

Certaines villes, en effet, ne demeurent que *de jure*, du point de vue du droit ; de même qu'un état perd son indépendance lorsqu'un rival plus puissant ou plus heureux l'absorbe, de même une commune peut perdre le titre de commune au profit d'une voisine plus riche. Ainsi de nombreux villages voisins de Paris ont été incorporés à la capitale en 1860 : Passy, par exemple, était une commune autonome ; elle devait son origine à un *fundus* gallo-romain ; mais elle avait profité de la croissance de la capitale ; elle s'était développée grâce à elle ; un jour, Passy a perdu son indépendance, est devenu un morceau d'un plus grand tout. Demain Neuilly, Boulogne ou Vincennes, après-demain Versailles et Saint-Germain s'engloutiront dans un Paris encore plus grand : c'est le phénomène d'absorption.

Presque identique est le phénomène de fusion de deux agglomérations : dans le phénomène précédent, une ville est nettement plus grande qu'une autre, elle s'annexe sa voisine comme une conquête ; lorsqu'il y a fusion au contraire, les unités en présence sont sensiblement égales et l'ensemble nouveau qu'elles forment, unies, n'est pas plus à l'avantage de l'une que de l'autre. Par exemple, lorsqu'on fera une seule cité des agglomérations Lille-Roubaix-Tourcoing, une nouvelle ville aura été créée qui sera le prolongement des trois villes disparues. De nombreux villages ont déjà été ainsi fondus ensemble ; dans le Loiret, Saint-Aubin et La Ferté ont donné le bourg de La Ferté Saint-Aubin. A une toute autre échelle, Manhattan, en se fondant avec Brooklyn traitait d'égale à égale ; mais dans ce cas on relève quelques-uns des caractères de l'annexion, puisque l'agglomération de l'île de Manhat-

tan portait le nom de New-York et que ce nom seul a prévalu.

Parallèlement à ces disparitions administratives, les cités sont sujettes à d'éventuelles disparitions infiniment plus concrètes. Il y a des villes qui meurent, et qui meurent réellement.

Sur ce point, il ne faut pas accorder grande valeur au langage usuel qui abuse de l'expression ville morte : cette association de mots a été employée pour désigner des villes encore existantes, mais d'où l'animation et le bruit se sont retirés ; elles avaient autrefois un commerce florissant, puis sont venues les années de décadence : ainsi Bruges, ainsi Venise (1). Mais peut-on dire de villes de 50 ou de 150 milliers d'habitants qu'elles sont mortes ? malades, peut-être ; il faut réserver l'épithète « mort » à l'Acropole d'Athènes ou au forum romain qui n'alignent plus sous les cieux que de plaintives colonnades.

La mort des villes peut être brutale ou normale, rapide ou lente, artificielle ou naturelle. Dans tous les cas, elle a inspiré aux écrivains des pages émues. Hugo n'a-t-il pas consacré tout un chapitre de sa Légende de Siècles à « La Ville disparue » ?

Ce sont surtout les morts brutales qui sont le plus susceptibles d'atteindre les foules et les poètes. La légendaire ville d'Ys, engloutie par l'Océan, et dont le folk-lore breton se fait l'écho douloureux, correspond certainement à une réalité historique, grossie et déformée par le temps. Il a dû également exister, sinon un continent, du moins

(1) En ce qui concerne Venise, à la période de décadence s'est substituée une période de renouveau : le port de Venise reprend une activité qu'il avait oublié pendant des siècles.

une île Atlantide, qui, en disparaissant, a pu entraîner dans son écroulement une civilisation urbaine avancée. Lorsque ce ne sont plus les flots qui sont responsables de ces morts, c'est le feu : ainsi Pompeï que les laves du Vésuve ont ensevelie pendant dix-sept siècles. D'ailleurs, les plus célèbres destructions de villes ont pour auteurs les hommes : on a eu grand mal à retrouver l'emplacement de Troie, la cité de Priam ; sa ruine fut l'œuvre des Grecs. Dans la baie de Tunis, quelques marbres rappellent seuls les imprécations de Caton : *Delenda Carthago* ! Notre siècle non plus n'a pas lieu d'être fier. Le canon de quatre années sanglantes n'a pas épargné nos cités du Nord et de l'Est ; et si les grandes villes renaissent de leurs cendres, combien de malheureux petits villages demeureront dans le néant où la guerre les a jetés ?

D'autres villes, dont quelques-unes ont été des métropoles, sont mortes moins brutalement ; mais la lenteur de leur disparition n'atténue pas l'intégralité de leur ruine. Pourquoi meurent-elles, ces cités-là ? Parce que leur raison d'être a disparu : leur prince, leur animateur n'existe plus, ou bien une cité voisine, insensiblement, mais sûrement, s'est substituée à la vieille capitale ; les habitants ont déserté le pays, ont émigré vers d'autres cieux ; une race s'est éteinte ; une civilisation a vécu.

C'est inévitable : la Fortune est incertaine, elle échappe à qui croit la tenir. Les pays riches s'appauvrissent ; les pays pauvres s'enrichissent : c'est la loi de l'univers. Et depuis les humbles *bourgs pourris* d'Angleterre — bourgs jadis prospères, mais que les siècles ont dépeuplés — jusqu'à l'antique Ninive qui n'est plus qu'un souvenir, on rencontre des ruines dans l'espace comme dans le temps.

Avec la chute de la civilisation des Incas, des villes ont vécu leurs derniers jours — Sparte l'orgueilleuse s'est vidée lentement de ses habitants et n'existe plus qu'à l'état de décombres grandioses — Babylone, qui fut grande comme l'actuel Berlin et qui renferma l'une des sept merveilles du monde, n'est plus qu'un nom sur une carte — Memphis à laquelle on attribue 700.000 habitants, est passée au rôle de curiosité historique ; et sur l'emplacement de Thèbes aux Cent Portes, qui vit régner neuf dynasties, ne s'élèvent plus que les villages de Karnak et de Louksor. Tous ces grands noms, lourds de passé, sont les uniques vestiges de civilisations et de cités mortes.

* *

De leur premier à leur dernier jour, les agglomérations sont donc comparables à des êtres vivants. Doit-on les rapprocher plutôt des types du règne animal que de ceux du règne végétal ? (1). Des animaux, les villes ont la sensibilité et les réactions instinctives. On a même parlé, en égalant par là la ville à l'homme, de l'âme et de la conscience des villes ; mais ces expressions visent davantage la psychologie des foules prises dans leur ensemble que l'allure extérieure des centres urbains.

Si l'on peut comparer les agglomérations à des êtres vivants, c'est surtout aux plantes qu'il faut songer. En effet la ville possède en commun avec le végétal un caractère déterminant : la fixité.

Dès qu'il s'agit d'un peuple sédentaire, la permanen-

(1) Le titre même de cette étude relevant d'une comparaison de cet ordre, nous croyons devoir en justifier la possibilité.

ce géographique des agglomérations est aussi totale que celle d'un arbre solidement enraciné. Sans doute, l'histoire rapporte quelques exemples de déplacements de villes ; mais en réalité, il s'agit là du double phénomène de la mort d'une cité et de la naissance d'un nouveau centre ; les végétaux eux-mêmes ne sont-ils pas susceptibles d'être transplantés ?

Il est pourtant un fait d'ordre économique qui ébranle quelque peu cette théorie de la fixité des villes : c'est celui, bien connu, de la « Marche vers l'Ouest ». Les villes se déplaceraient d'est en ouest, très lentement. Peut-on dire que le principe de leur fixité en est atteint ?

Observons tout d'abord, afin de saisir le véritable ordre de grandeur et de généralité de ce phénomène, que :

1°) Le déplacement envisagé est insignifiant, puisqu'il vise une mesure d'espace presque nulle pour une mesure de temps considérable. Ainsi, l'on a prétendu que Paris s'était déplacé du Donjon de Vincennes où Dagobert avait sa résidence, au Quartier de l'Etoile qui est devenu le quartier aristocratique de la capitale. En réalité, le centre de gravité de Paris n'a guère bougé : l'île de la Cité, noyau primitif de la ville, reste son centre géographique ; tout au plus peut-on dire que le centre des *affaires* est passé de la Place des Vosges au Palais-Royal, aux Boulevards et aux Champs-Élysées.

2°) Il n'y a marche vers l'ouest — si marche vers l'ouest il y a — que dans les agglomérations européennes. Personne n'a songé à l'étendre aux cités trop jeunes du Nouveau-Continent.

3°) Elle ne concerne que quelques grandes villes ; les petites agglomérations gardent leur centre immuable ; les

cités d'importance moyenne croissent en tous sens, sans marques de prédilection spéciale pour l'ouest : Lyon s'étend surtout vers l'Est, Madrid vers le Nord, Bruxelles vers le Nord-Est, etc...

Le déplacement d'est en ouest ainsi défini et délimité, quelle peut en être la cause ? On l'a vue, avec raison, semble-t-il, dans la distribution des vents : « Dans notre Europe où dominent les vents d'ouest, le séjour dans la région ouest des villes est plus agréable, parce que l'air y est plus pur que dans l'Est où il n'arrive que chargé de vapeurs plus ou moins désagréables, conséquence nécessaire de son passage sur la cité » (1). Et ceci nous permet de nous rendre compte de la portée véritable de ce déplacement : les quartiers de luxe vont fuir les poussières et les fumées en se portant vers l'ouest. Paris a ses Champs-Élysées, Londres a son West-End, Berlin son Charlottenburg. Mais si l'on observe ce transfert indéniable des quartiers de luxe, peut-on faire la même observation pour le centre de gravité de la *population* des villes ? A Paris, le Nord et l'Est ont profité largement de la croissance de la ville : voyez Saint-Denis, Aubervilliers, Montreuil, Vincennes, Saint-Maur (2) — Londres a grandi dans toutes les directions, Vienne a vu son Sud-Est croître exceptionnellement.

(1) P. Meuriot. *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine*, 475 p., Paris 1898, p. 277. Cette explication est plus plausible que celle que suggère Elisée Reclus selon lequel « les riches, les oisifs, les artistes » qui « ont plus souvent l'occasion d'admirer les beautés du crépuscule que celles de l'aurore » situent leurs demeures du côté où ils peuvent « voir descendre le soleil dans des nuées resplendissantes » (*L'homme et la Terre*, Paris 1907, tome V, p. 356).

(2) « Le centre de gravité de la population parisienne n'a pas dû se déplacer sensiblement » (P. Henriot, *op. cit.* p. 277).

On peut donc conclure que les villes croissent de tous côtés, et que, dans certains cas, l'ouest se spécialise aristocratiquement. C'est à cela que se borne la trop fameuse marche vers l'ouest.

Un autre cas d'évolution urbaine semble mettre plus dangereusement en péril le principe de la fixité des agglomérations : c'est celui, classique, du dédoublement de la ville en ville haute et ville basse, ville forte et ville libre. A côté et au pied même de la citadelle, placée sur la colline, les artisans, les marchands et les bourgeois ont vécu dans la vallée. Les plans de Carcassonne, ou de Laon, montrent admirablement cette dualité ; la ville basse a supplanté la ville haute. Mais parallèlement à ce cas, combien de vieilles villes, même fortifiées, sont restées sagement à l'intérieur de leurs remparts ou les ont entourés de faubourgs en respectant les lois de la symétrie ! Qu'il s'agisse de tour de ville, de mail, de boulevards extérieurs ou de toutes autres promenades circulaires reproduisant d'anciennes fortifications, on les voit souvent dessiner sur les plans de ville une enceinte impeccable au centre de laquelle subsiste toujours le centre de gravité de la cité : voyez Beaune, Avignon, Auxerre, Beauvais, Noyon et même Paris. Et lorsque la ville glisse du coteau vers la plaine, le fait est du même ordre que celui du lierre rampant le long d'un massif : la même plante persiste en se déplaçant.

Notre but, en insistant sur ces possibilités de comparaisons entre les villes et les végétaux, est de montrer comment l'esprit a été porté à comparer plus spécialement *certaines* espèces de villes à *certaines* espèces de végétaux. On ne nous en voudra donc pas de rappeler encore quel-

ques expressions usuelles indiquant comment a pu naître cette tournure d'esprit.

Il est fréquent de dire ou de lire qu'une cité « pousse » ou qu'une ville nouvelle « prend » : ce sont des formules empruntées au langage botanique. Pareillement on a parlé des racines d'une ville, de sa sève, ou de ses ramifications. Un auteur contemporain s'est particulièrement complu dans ce genre d'évocations: il a chanté les « bourgeons » (1) des cités, il a montré comment la ville « s'épanouit » (2).

S'il est aujourd'hui d'une décevante banalité de comparer une ville à une fleur — quelle chose ou quel être sur terre n'a-t-on pas comparé à une fleur ? — il est assurément plus étrange de la comparer à un cryptogame. C'est cependant cette comparaison qui nous est venue d'Amérique, sous la forme « *mushroom-city* », que la langue française a traduite « VILLE-CHAMPIGNON ».

Il eût peut-être fallu traduire ce mot composé de façon légèrement différente, par l'association, encore plus étrange : « ville-mousseron ». En effet, le terme anglais *mushroom* vient de notre vieux mot *mousseron*, qu'il n'a fait que reproduire et déformer, et nous n'aurions fait que reprendre notre bien en traduisant « *mushroom-city* » par « mousseron-cité » ; mais l'anglais *mushroom* a pris l'acception plus générale de « champignon » et c'est elle que nous avons réimportée en adoptant et en adaptant l'expression *mushroom-city*.

Que le mot soit venu d'Amérique, nous verrons qu'il n'y a pas lieu de s'en étonner, puisque le fait économique et démographique qu'il désigne a trouvé là-bas son terrain

(1) Jules Romains, *Cromedeyre-le-Vieil*, Paris 1926, p. 74.

(2) Jules Romains, *La Vie unanime*, Paris 1926, p. 176.

d'élection. Les Etats-Unis n'ont nullement le monopole des « villes-champignons », mais ils en offrent les exemples les plus sensationnels, et, en tous cas, les plus dépouillés de toute ambiguïté : leur sol neuf et jeune permet des expériences économiques pour ainsi dire à l'état pur ; c'est le laboratoire idéal des phénomènes économiques.

Pourquoi donc a-t-on appliqué à certaines villes cette épithète de champignons ? Nous avons défini ce qu'est une ville ; il pourrait sembler ironique que sous notre plume vienne une définition du champignon. Il est cependant un caractère de cette gent végétale que nous ne pouvons pas ne pas rappeler : c'est la rapidité avec laquelle croissent la plupart des cryptogames. La soudaineté de leur éclosion est bien connue ; elle a fait dire à Mathurin Régnier, à propos des poètes de l'Hélicon, que...

... ces doctes mignons

Naissent en une nuit comme des champignons (1).

N'y a-t-il pas une phrase courante : pousser comme un champignon ? Ce n'est pas un gallicisme. La justesse de cette image l'a imposée à toutes les langues de l'univers ; l'allemand dit : Er ist wie ein Pilz in der Nacht ausgeschossen ; le portugais dit : crescer como um cogumelo, etc...

C'est à la rapidité de la croissance du champignon qu'à paru le plus comparable la soudaineté de l'apparition de certaines villes : un *census* ne mentionne pas le nom de la ville que le *census* suivant indiquera comme renfermant déjà plusieurs milliers d'habitants ; la ville en question méritera le nom de ville-champignon. Est-ce à dire qu'elle

(1) Régnier, Sat. II.

aussi est née en une nuit ? Nous verrons que le cas s'est présenté ; mais il peut y avoir une mushroom-town, dont l'éclosion ait demandé une semaine, un mois ou une année ; étant donnée l'immensité du Temps, on a le droit de trouver que sept, trente ou trois cents jours sont peu de chose, et d'accorder encore le qualificatif de ville-champignon à la ville qui a poussé en cet infime laps de temps.

Comment définir exactement la ville-champignon ? Il ne suffit pas de dire que c'est une ville à croissance rapide. Toutes les populations croissent rapidement. Nous avons vu que les populations urbaines croissent particulièrement vite ; il y a donc des degrés dans la rapidité de la croissance, et il convient de s'entendre sur leur ordre de grandeur.

On peut appeler croissance normale toute croissance parallèle à celle de la totalité de la population du globe terrestre. Or celle-ci était de 640 millions en 1800, de 780 en 1820, de 950 en 1840, de 1.205 en 1860, de 1.439 en 1880, de 1.543 en 1900, de 1.830 en 1920 (1). Cette augmentation est constante et régulière ; graphiquement, elle se traduit à peu près par une ligne droite ; elle correspond donc à une progression arithmétique (ayant pour raison décennale un nombre voisin de 120 millions). Sera donc dite de croissance normale, toute population non agglomérée qui, dans le dernier siècle et quart aura crû dans le rapport de 1 à 3. Pendant cette période, la population de la France a passé, nous l'avons vu, de 1 à 1,5 : croissance faible —

(1) Département of Commerce, *Statiscal abstract of the United States* 1921. Washington 1922, p. 923. En additionnant les données, pour chaque continent, du *Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich Internationale Übersichten*-Berlin, p. 1 à 5, on arrive au total de 1.844 millions d'habitants.

celle des Etats-Unis d'Amérique a passé de 1 à 21 : croissance rapide.

En ce qui concerne les agglomérations, nous savons qu'elles grandissent au détriment des campagnes, et que, par conséquent, leur poussée est plus rapide. On ne peut pas, étant données les différences des procédés de notation employés par les statistiques nationales, avoir une vue d'ensemble des augmentations respectives des populations urbaines et rurales de la terre. A défaut, constatons-les en France : en 1846, date du recensement où pour la première fois on distingua citadins et campagnards, on trouva 26.700.000 habitants de communes rurales contre 8.600.000 habitants de communes urbaines : soit 75 % aux champs, 25 % à la ville. En 1901, les statistiques indiquaient 23 millions d'unités pour les communes rurales, 16 pour les villes : soit 58 % aux champs, 42 % à la ville. En 1921, on ne dénombra plus que 21 millions de ruraux contre plus de 18 millions de citadins : soit 53 % aux champs, et 47 % dans les communes urbaines. A l'étranger, la prépondérance des villes est souvent bien plus nette : ainsi en Angleterre. Aux Etats-Unis même, malgré les ressources encore immenses du sol, les villes croissent infiniment plus vite que les campagnes : ces dernières profitent aussi de l'augmentation générale et constante de la population du pays (1880 : 35 millions de ruraux [70 % de la population totale] ; 1890 : 40 millions [67 %] ; 1900 : 45 [59 %] ; 1910 : 49 [53 %] ; 1920 : 51 [51 %]), mais la population urbaine s'est développée beaucoup plus (1880 :

14 millions ; 1890 : 22 ; 1900 : 30 ; 1910 : 42 ; 1920 : 54) (1).

Or ce que toutes ces statistiques appellent communes urbaines, ce sont des communes de plus de 2.000 ou 2.500 habitants ; et ce sont surtout les grosses agglomérations qui s'accroissent, tandis que les bourgades agricoles de 3.000 ou 5.000 âmes végètent sans beaucoup grandir (2). Des villes comme Paris ou Londres, qui, de 1801 à 1926, ont vu croître leur population dans le rapport de 1 à 5 représentent assez bien l'accroissement normal des grandes agglomérations.

Est-ce à dire que toute ville dont la courbe de croissance est plus verticale que celle de Paris ou de Londres est une ville-champignon ? A ce compte, il y en aurait une inquiétante floraison.

La frontière entre la ville à croissance normale (normale pour une ville, c'est-à-dire rapide) et la ville-champignon (dont la croissance est, en style de music-hall, superrapide), est très délicate à établir : les trop longs espaces de temps qui séparent chaque recensement interdisent de baser une distinction sur le mode mathématique de la progression de la population, et de dire que toute ville qui croît selon une progression géométrique est une ville-champignon, tandis que toute ville qui croît selon une progression arithmétique est une ville normale. Même

(1) La question a été soigneusement traitée par Pierre Leroy-Beaulieu. (Le mouvement économique et social aux E.U., la population urbaine et la population rurale) dans l'*Economiste français* 1913, II, 85.

(2) En vertu de la loi démographique formulée par E. Levasseur : « La force d'attraction des groupes humains est, en général, proportionnelle à la masse ».

si les statistiques étaient établies tous les ans, la progression géométrique pourrait être enfermée dans une année, sans que les recensements la rapportent ; en outre, l'augmentation du nombre des habitants d'une cité n'a jamais une rigueur scientifique et ne saurait que plus ou moins s'approcher de telle ou telle progression ; enfin il faudrait déterminer quelle serait la raison minima des progressions envisagées.

Peut-on se baser sur l'allure de la croissance, considérée dans le temps, et traduite par un graphique où la population serait portée en ordonnées et les années en abscisses ? Ces graphiques peuvent donner des courbes de trois sortes : ou bien une ligne à peu près droite, dont l'angle avec l'axe des abscisses est en rapport avec la rapidité de la croissance de l'agglomération envisagée. Ou bien une courbe dont la convexité est tournée de haut, traduisant une croissance très brusque suivie d'une tendance à la stabilisation. Ou bien enfin une courbe dont la convexité est tournée vers le bas, marquant au contraire un début lent suivi d'une augmentation toujours accélérée. Dans tout cela, où est la ville-champignon ? Ce peut être le premier type si l'angle de la droite avec l'axe des abscisses dépasse un certain nombre — arbitraire — de degrés. Ce peut être le deuxième type, dans la période initiale, ou le troisième, après cette période initiale.

En fait, on trouve des villes-champignons de ces trois espèces : San-Francisco correspond à la première ; Johannesburg à la seconde ; Los-Angeles ou Detroit à la troisième. Mais la plupart du temps, la nature est plus capricieuse, et elle offrira des types de croissance combinant ces trois sortes de courbes.

Qu'en conclure ? Ceci : Il n'y a pas d'espèce de villes qu'on puisse baptiser a priori du nom de champignon. Il n'y a que des villes qui, à *un certain stade de leur développement*, peuvent avoir une croissance comparable à celle du champignon (graphiquement, lorsque l'angle de la tangente en un point donné reste supérieur à une valeur déterminée). Si, aujourd'hui, il existe des villes de création récente qui affectent continuellement, depuis leurs débuts, une croissance démesurée, on peut être certain qu'à une date plus ou moins éloignée, cette folle allure se calmera, et que la ville-champignon deviendra, sagement, à son tour, une *ville*. Et inversement, des bourgades qui évoluent raisonnablement aujourd'hui, peuvent demain s'enfler comme la grenouille de la fable et mériter, pour un temps, d'être rangées sur la liste sans cesse renouvelée des mushroom-cities.

Il n'est cependant pas inutile de revenir sur un point singulièrement important ; nous avons dit que les villes ne sont villes-champignons qu'à un certain stade de leur développement. Il semble bien que ce stade se place au début de leur carrière, et qu'on puisse définir la ville-champignon une ville qui n'est point passée par l'intermédiaire du village. Sa courbe ne commencerait pas à zéro, mais à un nombre déjà suffisant pour lui valoir l'épithète de ville. Sans doute, si sur la steppe nue on bâtit une cité, il faut nécessairement qu'une pierre ou qu'une planche soit la première, qu'un habitant soit le premier ; mais il y a presque simultanéité dans l'établissement des hommes et la construction des habitants, si bien que la ville pousse à vue d'œil : elle n'est village que quelques

jours ou quelques années, que le temps matériellement nécessaire à la bâtir.

Cette définition écarte toutes les cités qui ont un passé ; elle est satisfaisante en ce sens qu'elle éloigne de la catégorie des mushroom-cities des villes comme Londres, Paris ou même Berlin qui ont été longtemps de très humbles agglomérations, et qui se le rappellent, ou comme Brême ou Hambourg qui, malgré un renouveau admirable, possèdent une trop vieille expérience du commerce pour être aujourd'hui des villes-champignons.

Mais cette définition ne doit pas être non plus comprise dans un sens trop étroit : Car elle écarterait par exemple Chicago, qui, cependant, presque par hypothèse, est le modèle de la ville-champignon : la métropole des Grands Lacs fut en effet dès le XVII^e Siècle un point statégique important, et l'on trouve le nom de Fort-Chicago mentionné en 1685 ; ce fut donc, pendant un siècle et demi, un point habité d'importance stationnaire. Ce n'est que vers 1830 que Chicago s'est mis à grandir ; Chicago a donc connu l'intermédiaire du village. De même Buenos-Aires, fondée en 1535 par Pedro de Mendoza (1), détruite plusieurs fois par les Indiens, fut fondée définitivement le 11 Juin 1580 par Don Juan de Garay. Les 60 soldats qui l'accompagnaient ont jeté les bases de l'agglomération dont la population initiale peut donc être évaluée, y compris tous ceux qui accompagnaient les gens de troupe, à 300 âmes (2). Le village — car ce n'est qu'un village —

(1) *Enciclopedia universal ilustrada europeo americana*, Barcelona, t. IX, p. 1.263.

(2) D'après Alberto B. Martinez : *Histoire démographique de BA*, p. 259 du tome III du *Recensement général de la population, de l'édification, du commerce et de l'industrie de la ville de Buenos-Aires*. 3 vol. Buenos-Aires, 1910.

croît tout doucement; il a 500 habitants une vingtaine d'années après sa fondation, en 1602. En 1664, il en a 4.000: la croissance reste normale. En 1744, 11.000: Buenos-Aires est devenue une ville, mais sans que la rapidité de son augmentation soit très remarquable. Le rythme de la croissance se hâte un peu, pour donner à la ville 22.000 habitants en 1770, 24.000 en 1778, 40.000 en 1801, 45.000 en 1810, 55.000 en 1822, 62.000 en 1836, 76.000 en 1852. Mais il est toujours normal. Soudain « la tyrannie tombe le 3 février 1856 ; un gouvernement régulier est installé et une loi fondamentale est promulguée... cette loi a entre autres buts, celui d'assurer les bienfaits de la liberté pour... tous les hommes du monde qui voudront habiter le continent argentin » (1). Dès lors le flot des immigrants s'engouffre à Buenos-Aires. Les statistiques font des bonds impressionnants : la ville passe à 177.000 habitants au recensement de 1869, à 433.000 en 1887, 950.000 en 1904, 1.720.000 en 1920. Donc la capitale de la République Argentine, après avoir été une agglomération du type classique, a ressemblé beaucoup à une ville-champignon, au moins pendant quelques années entre 1856 et 1887.

En réalité, des exemples de cette sorte ne sont pas inconciliables avec la définition selon laquelle la ville-champignon ne doit pas avoir connu l'état de village. Si Chicago existait en 1685, la véritable ville, celle qui aujourd'hui est un colosse urbain, n'a été fondée qu'en 1830. Si Buenos-Aires date historiquement de 1535, elle ne date économiquement que de 1856. Ce sont de nouvelles villes qui ont poussé, sur l'emplacement d'anciens villages, et

(1) Alberto B. Martinez, *op. cit.*, p. 365.

ce sont ces nouvelles villes qui, seules, sont des villes-champignons : elles n'ont pas connu l'humilité ni la petitesse. Là où l'on découvre un gisement aurifère, où s'entassent instantanément les milliers d'êtres qui sont éternellement de toutes les « Ruées vers l'or », à cet endroit-là il pouvait exister un campement d'Indiens ou une hutte de trappeurs : l'antériorité de ce groupement n'empêchera pas la cité naissante d'être une mushroom-city de la plus belle espèce. Il y avait un fort là où s'alignent les écorche-ciel de Chicago, une ville paisible là où gronde le tumulte de Buenos-Aires ? Ce n'en sont pas moins d'authentiques villes-champignons : le champignon lui-même ne se complait-il pas à croître sur un organisme préexistant ?

Et si l'on suppose qu'une vieille ville, à croissance lente, et lourde d'un riche passé, prenne subitement un développement considérable, et du même ordre de grandeur que celui des cités jeunes du type américain, que par exemple, à Rouen, qui sommeille dans sa somptueuse torpeur, on découvre un gisement de pétrole qui triplerait en 10 ans la population de la ville, alors encore on se trouverait en présence d'une ville-champignon, de facture autonome : l'extension de la cité aurait de toute nécessité, une cause (dans notre exemple, la découverte du gisement) ; et ce ne serait pas la vieille ville qui grandirait, mais une nouvelle ville, complètement indépendante dans le domaine économique.

Il n'y a pas lieu de préciser pour l'instant si la population de la ville-champignon doit doubler tous les cinq ans ou tous les cinquante ans. De même que nous nous rendions compte précédemment que la ville diffère du vil-

lage autrement que par des chiffres, de même, et faute d'un critérium plus précis, nous tâcherons momentanément d'identifier les villes-champignons autrement que par des statistiques. En effet les mushroom-cities ont un ensemble de caractères qui leur sont communs et qui font qu'*elles sont ce qu'elles sont*. Elles forment une grande famille, dont les membres, s'ils sont dispersés géographiquement, sont très unis morphologiquement ; ils ont un mode de naissance et de développement qui leur est propre et qui révèle leur identité.

C'est cet aspect économique des villes-champignons (1) que nous allons étudier, en faisant à leur recherche dix fois le tour du monde.

(1) Dorénavant, nous emploierons indifféremment, et avec le même sens, les expressions : ville-champignon, ville « surgissante », ville « de type américain » ; nous aurions en effet mauvaise grâce à insister sur une comparaison d'ordre botanique, qui n'a que la valeur d'une image, dont, quelqu'en soit la justesse, on ne saurait abuser. Nous userons volontiers de l'expression : ville surgissante, en conservant à ce qualificatif toute sa valeur étymologique (*surgere* : se lever).

CHAPITRE PREMIER

La Naissance des Villes-Champignons

I

CARACTÈRES GÉNÉRAUX

Croissance lente des cités de type européen — Naissance brusque des villes-champignons : exemple de Johannesburg — Métamorphose de leur lieu d'éclosion : exemples de Duluth et de Seattle — Caractère artificiel de cette naissance : Détroit.

Un proverbe, qui, s'il n'est pas vieux comme le monde, est du moins presque aussi vieux que Paris, dit que « Paris ne s'est pas fait en un jour. » Nos grands-parents, qui usaient volontiers des sentences de cette sorte et des expressions-clichés, auxquelles nos générations ont, à tort ou à raison, substitué le goût des images heurtées et des « rapports nouveaux », citaient ce proverbe en hochant la tête et en esquissant un sourire désabusé, pour bien marquer que rien ne sert de courir et qu'en ce monde le temps est le facteur nécessaire de toute œuvre digne de ce nom.

Depuis, le Temps, sans perdre de sa valeur en soi, et précisément même parce que chacune de ses parcelles est devenue économiquement plus précieuse, a été utilisé plus âprement. On a cherché à faire vite. Là où les hommes d'autrefois pensaient qu'il fallait laisser agir les siècles, les hommes d'aujourd'hui ont agi eux-mêmes ; ils ont forcé la nature ; cette folie de la vitesse en toutes choses est née avec le chemin de fer, l'automobile, l'avion et la T.S.F. Nos ancêtres perdaient leur temps ? il faut rattraper ce retard et partir « à la recherche du temps perdu ». L'avènement de la grande industrie et du machinisme moderne ont permis et favorisé ce constant souci de rapidité. On marchait ? On court ! Le producteur a pour mot d'ordre : faire bon marché ; le consommateur : faire bon ; tous pensent et disent : faire vite.

« *Paris* » ne « *s'est pas fait* » en « *un jour* ». Comme il a de la saveur, ce bon proverbe ! Tout y est à noter . Paris, d'abord, le chef d'œuvre, si artistement taillé, façonné, sculpté ; Paris que l'on aime « *jusques à ses ver-rues et à ses taches* ». L'expression « *ne s'est pas fait* » est délicieuse : elle suppose que la ville est une force par elle-même, qui se crée et se transforme ; elle laisse entendre que les divinités et que les âges ont eu leur part dans sa création et son développement, mais que les hommes n'y sont pour rien. Enfin il y a cette négation « *pas en un jour !* » qui a tant d'ironie dans cette étude d'un urbanisme quasi-instantané : on imagine les huttes primitives qui se groupent sur un coteau, ou dans une île ; puis les maisons qui naissent, une à une, riantes le long du fleuve ; un pont branlant qui succède à un gué ou à un passage de fortune ; un pont solide et massif qui succède à la frêle

passerelle ; les ruelles qui commencent à se dessiner ; oh ! elles ne sont pas nombreuses, ni grandioses, ces artères naissantes : l'une va du nord au sud, l'autre de l'est à l'ouest. Le roi, seigneur local, a déjà sa citadelle près des eaux vertes. Les siècles passent. La ville s'est étendue, dans tous les sens, les rues ont été doublées, triplées, mais ne se sont guère élargies ; par contre, les maisons se sont élevées. La demeure royale est devenue un palais. Les fossés d'enceinte ont été reculés, le fleuve a été canalisé. Les siècles passent encore. La pioche des démolisseurs a tracé des artères plus larges ; d'autres palais ont été élevés ; les rues sont plus bruyantes, l'air plus enfumé. On ne fait pas cent mètres sans trouver des plaques de marbre rappelant un grand homme ou une grande chose, ou des souvenirs qui pour n'être pas gravés dans la pierre, n'en ont pas moins de prix. On sent une atmosphère pesante d'histoire : Paris ne s'est pas fait en un jour !

Précisément, les villes du type américain présentent dans leurs origines les caractères les plus nettement opposés à ceux d'une capitale européenne. Ce qui fait leur originalité — on ne saurait dire leur cachet —, c'est la brutalité de leur apparition. Les journaux, les rapports des voyageurs parlent pendant des années des régions stériles qui s'étendent le long de telle côte désolée ; tout d'un coup, on lit dans un communiqué financier ou autre, à propos de ces mêmes régions : Telle ville, le grand port de cette riche contrée... etc... Le profane en est étourdi : son manuel de géographie, pourtant récent, ne mentionne pas la moindre agglomération en cet endroit ; et le communiqué parle déjà de puissants paquebots, de Bourse de commerce, de trusts bancaires ; la cité a une maison de

ville à douze étages, trois gares et dix cinémas. Le profane en question fait des yeux ronds et n'hésite pas à classer la ville parmi ces merveilles transatlantiques qui

naissent dans une nuit comme des champignons.

Si l'on analyse de plus près la naissance de l'agglomération, on ne peut que constater effectivement sa soudaineté, qui, pour n'être réduite à une nuit, est tout de même remarquable.

Bien souvent, en effet, on connaît la date exacte de la création de la ville. Ainsi Johannesburg, le grand centre sud-africain, a été fondé le 20 Septembre 1886 (1). Le 19 septembre, il n'y avait encore dans cette calme vallée du Transvaal que de misérables champs où paissaient quelques maigres troupeaux de bœufs et de moutons : le Transvaal tout entier « était dans une profonde détresse... les villes étaient des assemblages de quelques masures épar- ses au pied d'une église rustique » (2). Soudain, à la suite de reconnaissances géologiques, le président Krüger annonça que les terrains aurifères qui s'étendaient à côté de l'actuel emplacement de Johannesburg étaient ouverts aux fouilles publiques (3). Cette proclamation, qui faisait indirectement appel à l'instinct le plus lamentablement humain, à la soif de l'or réalisa la brutale « élévation d'un désert au rang des plus riches pays du monde » (4) « Ce fut une métamorphose presque instantanée » (5).

Il ne faut cependant rien exagérer : le 21 septembre

(1) Jean Brunhes, *La géographie humaine*, Paris, 1925, tome I, p. 14.

(2) Mermeix, *Le Transvaal et la Chartered*, Paris 1897, p. 32.

(3) D'après la brochure « *Johannesburg (South Africa)* » éditée à Johannesburg en 1924 (127-p.), p. 5.

(4) Mermeix, *Le Transvaal et la Chartered*, Paris 1897, p. 34.

(5) *Ibid.*, p. 32.

1886, Johannesburg, né officieusement, n'était pas encore bâti. Le plus proche railway était alors éloigné de trois cent milles ; les immigrants ne pouvaient pas gagner le pays de l'or en une journée ; ils venaient de tous les coins du monde, et même pour ceux qui ne venaient que de la province du Cap, le voyage était encore rude. En 1886, l'automobile était inconnue, et eût-elle existé que les pistes du Transvaal eussent été précaires : les chercheurs d'or s'en vinrent dans de vétustes voitures à bœufs, dignes des Mérovingiens, trop lentes à leur gré, ou dans des chariots, moins lourds mais plus fragiles, ou bien à pied, en longues caravanes, chacun portant sur son dos, pêle-mêle dans un sac de toile, l'intégralité de ses biens (1). Aussitôt écoulé le temps nécessaire à cet exode, que hâtait la passion du métal précieux, la ville était née (2).

(1) *Johannesburg (South Africa)*, Joh. 1924, p. 5.

(2) « *La Nature* » (1883, II, p. 190 : Fondation d'une ville en un jour) cite un exemple saisissant de ces naissances subites : « Mac Gregor, située à 150 milles à l'ouest de Tyler, à 20 milles de Waco, en Texas, a vu sa formation s'opérer en quelques heures, on peut dire dans l'espace d'une journée... L'emplacement de la ville était choisi un beau matin... Les terrains étaient divisés en lots, avec tracés de rues et de places, et la vente s'en effectuait à une promptitude incroyable, chaque lot s'adjudgeant en une minute et demie. 442 lots comprenant 300 acres furent ainsi vendus successivement, et deux quartiers se trouvaient formés... En même temps apparaissaient sur la prairie de grands chariots qui portaient des maisons mobiles en bois. On déposait rapidement les maisons sur les terrains et on creusait les fondations. Dès le second jour de la prise de possession par les colons, 12 maisons étaient en place... Un mois plus tard on y publiait un journal, le *Plaindealer*, » De même V. Forbin (*Avec la liaison française au Canada, Revue des Deux Mondes*, 1927, IV, p. 653) signale sur la ligne du Canadian-Pacific « Clemina, une station qui a juste onze jours d'existence : un camp de bûcherons en voie d'organisation ; mais le mât de radio est déjà dressé ».

Ce qui frappe le plus dans des naissances de cette sorte, c'est la transformation étonnante des lieux qui en sont les témoins. Les immeubles géants aux assises carrées, les palais orgueilleux des capitalistes du jour, succèdent à des solitudes désolées ; ces brusques et radicales modifications à l'aspect d'une région paraissent des miracles à des imaginations européennes. Les exemples abondent : « Durant longtemps, il n'y eut sur l'emplacement de Duluth qu'une station de trappeurs et de marchands de fourrures, comme celles qui s'échelonnent le long des rivières dans ces solitudes boisées » (1). La forêt constituait la grande richesse du pays, « sa masse épaisse couvrait jadis toute la contrée » (2). Maintenant Duluth est la grande ville du fer ; il y a eu une « extraordinaire poussée », un « essor merveilleux », le pays a changé de face « comme par magie » (3). Toute l'ampleur de ces métamorphoses apparaît dans la juxtaposition de deux photographies dans une relation géographique d'un voyage à Seattle (4) ; toutes deux ont comme premier plan les flots du Puget Sound ; c'est sur l'aspect du rivage que se porte toute la comparaison. Le première photographie reproduit une gravure : Seattle en 1870, on distingue, dans une verdure très semblable à celle d'un de nos bords de Seine, quelques cabanes de bûcherons ; on pressent cependant la steppe et la forêt voisines. La deuxième photographie permet de mesurer le chemin parcouru par le grand port américain ; on retrouve

(1) A. Demangeon : Duluth, les mines de fer et l'essor de la ville (*Annales de Géog.*, 1913, p. 120).

(2) *Ibid.*, p. 130.

(3) *Ibid.*, p. 123.

(4) *Annales de géographie*, XXII, 1913, p. 160 : François Herbette : Les ports américains du Nord-Ouest.

le Puget Sound, mais ses eaux ne baignent plus des rives herbues et touffues ; où sont les huttes sous les arbres ? Il n'y a plus, le long de quais rectilignes, que « l'inquiétant sourire d'une rangée de gratte-ciel » (1). Seattle, qui tout-à-l'heure semblait être un parc solitaire, fait maintenant « une impression inoubliable quand, venant d'y arriver pour la première fois, on l'aperçoit d'ensemble, le soir, du haut de l'énorme building qui est le principal hôtel de l'endroit. Les yeux sont étonnés par le scintillement des lumières qui s'étend au loin vers le Nord et vers le Sud, et par la silhouette imposante des immeubles d'affaires, campés comme une avant-garde, face à l'ouest, sur la rive d'une nappe d'eau paisible ; on a la révélation d'une ville puissante » (2). Et pourtant, ce Seattle, qui vise à être la New-York du Nord-Ouest américain et qui s'y achemine, ce Seattle, combien de Français en connaissent le nom ? Combien connaissent seulement celui de Détroit ? Pas un sur dix sans doute (3). Et cette ignorance est partiellement excusable, puisque ces villes sont nées d'hier et avec une rapidité à laquelle nos pays ne sont pas accoutumés.

Un autre point qui caractérise la naissance des villes-champignons, c'est qu'elles ne *se font* pas : *on les fait*. Leur origine n'est généralement pas naturelle, mais artificielle. Bien entendu, les conditions premières et nécessaires à l'existence de toute agglomération gardent autant leur importance que pour les villes de type normal ; mais

(1) *Ibid*, p. 167.

(2) *Ibid*, p. 160.

(3) Louis Thomas : *Les E.U. inconnus*, Paris 1920 : « Des villes comme Détroit et Los Angeles sont quasiment ignorées en France » (p 3).

à ces facteurs intrinsèques qui subsistent inévitablement, s'ajoute souvent celui, plus spécial, d'une intervention humaine.

Si la main de l'homme et sa volonté ont nécessairement collaboré à la naissance de toutes les villes, ce fut généralement sous une forme anonyme. Tandis que pour les villes-champignons, l'intervention humaine s'est manifestée sous une forme *personnalisée* ; ailleurs, les hommes ont aidé les siècles ; ici, un homme décide de se passer d'eux.

La seule méthode qui nous soit permise en ce domaine est de procéder par exemples : Nous parlions plus haut de Johannesburg ? Ce fut le président Krüger qui créa la ville. Nous citions Detroit : la métropole de l'industrie automobile, qui fournit actuellement à elle seule le tiers de la production mondiale de voitures à moteurs, doit sa prodigieuse fortune à un homme : Henry Ford, qui en est le seigneur. Les usines Ford sortent quelque 8.000 voitures par jour, et autour d'elles, gravitent quelques usines de marques célèbres, mais de second plan : Cadillac, Packard, Dodge. Du reste, lorsque la ville n'est pas créée par *un* homme, elle l'est par un groupement d'hommes qui, lorsqu'il est à but capitaliste, prend le nom de société : les lotissements qu'on essaye de lancer de-ci, de-là, à grand renfort de réclames tapageuses sont souvent l'œuvre de sociétés hâtivement constituées : une habile publicité annonce le morcellement d'un parc célèbre ou d'un vallon proche d'une capitale, en vante les charmes et les commodités ; avant même que les rues soient pavées et les conduites d'eau ou de gaz installées, les maisonnettes des petits rentiers ou des parvenus alignent déjà leurs briques

sommaires ou les boules de verre de leurs jardinets. De même, les cités — qui ne sont malheureusement pas toutes des cités jardins — que construisent à l'usage des familles ouvrières les grands industriels autour de leurs usines, sont des agglomérations artificielles issues de la volonté d'un ou de quelques hommes. Et dans un autre ordre d'exemples, n'est-ce pas au duc de Morny que Deauville doit non seulement sa mondanité, mais jusqu'à son existence en tant que station balnéaire, donc sa digue et ses palaces ?

Ainsi, dès son origine, la ville de type américain aura une double qualité, ou un double défaut — selon l'angle sous lequel on la considère — naissance *rapide et artificielle*. Ces caractères, elle les portera en elle toute sa vie durant, et ils impliqueront inéluctablement des conséquences essentielles sur son développement.

II

CONDITIONS

Sol, contact ou débouché nouveau — Processus historique des découvertes et des créations de villes-champignons — Absence de passé.

Apport humain — Véritable critérium de la ville-champignon — Psychologie de l'immigration.

Nous venons de voir comment naît la ville-champignon ; il importe maintenant d'étudier pourquoi elle naît. Et ce *pourquoi* ? comprendre à la fois les conditions et les causes

de sa naissance. Pour reprendre la comparaison d'ordre botanique chère aux Américains, nous devons, après avoir vu que notre végétal pousse vite, chercher dans quel terrain il croît (conditions) et quel est son germe (causes directes de sa naissance).

Les conditions nécessaires à l'apparition d'une mushroom-city relèvent de ces deux éléments éternels de toute vie sociale : du *sol*, et des *hommes*. Elle exige un sol spécial et des hommes spéciaux.

Le sol ne doit offrir qu'une qualité, mais il doit l'offrir : il faut qu'il soit neuf. Neuf, c'est-à-dire encore inconnu ou mal connu des hommes. Si en effet le terrain a déjà révélé toutes ses ressources, toutes celles d'entre elles qui présentent des possibilités d'exploitation et de gain auront été utilisées et mises en valeur ; il n'y a plus dès lors place pour aucune surprise : or, la ville-champignon suppose par définition une surprise ; elle est comme un de ces diables des jeux d'enfants qui sont enfermés dans une boîte ; dès que le couvercle en est ouvert, le ressort tendu qu'habille le diable se détend tout à coup. Mais encore faut-il : 1°) qu'il y ait un ressort (ceci relève de l'étude des causes directes du phénomène) ; 2°) que le couvercle n'ait pas déjà été ouvert : s'il l'est, on sait ce que renferme la boîte, on sait ce qu'on peut en attendre. De même le sol doit permettre des espoirs, des illusions : un pays qui est habité depuis des siècles par des êtres civilisés n'offre aucun intérêt de nouveauté économique ; il a été défriché, irrigué : l'agriculture a déjà épuisé le sol ; et même si son rendement peut être amélioré, il ne donne plus que des bénéfices forcément limités ; toutes les mines de métaux possibles ont été recherchées, fouillées, exploitées : on n'a

que peu de chance d'en trouver de nouvelles, et ce ne serait qu'au prix d'une patience utilisable ailleurs à meilleur compte. Au contraire, sur un continent nouveau, où l'on vient à peine de mettre le pied, les rêves les plus fous demeurent permis ; et le plus étrange est qu'ils se réalisent parfois ; les explorateurs trouvent des terrains riches, des forêts touffues ; un coup de pioche révèle une mine de diamants ; un coup de sonde annonce la présence d'une nappe de pétrole. Et les cités surgissent.

L'histoire montre clairement la nécessité et le rôle de cette condition. Au fur et à mesure des grandes découvertes maritimes, puis continentales, les villes se sont réparties à la surface du globe : les anciens *comptoirs* des compagnies coloniales espagnoles et portugaises, puis anglaises, françaises et hollandaises, que ce soit sur les côtes d'Afrique ou des Indes ou dans les archipels océaniques, ont été les ancêtres des villes-champignons contemporaines. Les postes bâtis par les colons européens sur les côtes atlantiques de l'Amérique du Sud et du Nord se rattachent aussi au type des mushroom-cities : ce furent des créations rapides, artificielles, dues également à la passion du métal précieux qui étreignait les conquistadors du quinzième siècle autant que plus tard les pionniers du Klondyke ou du Transvaal. Partout ce sont des pays neufs, des sols vierges qu'on a recherchés. Aux Etats-Unis, les villes à croissance superrapide ont d'abord fait de l'Est leur domaine : c'est là que se développèrent les villes géantes dont l'Amérique est fière ; mais quand l'Est eut épuisé ses réserves de surprises, les cités naquirent plus à l'ouest, vers les Grands Lacs : ce fut l'ère de Chicago. Puis ce fut l'Extrême-Ouest, qui, aidé des capitaux des cités de l'Est,

joua les premiers rôles sur la scène de l'évolution urbaine : c'est l'ère de Seattle et de Los Angeles.

C'est pour cette raison que l'Ancien Continent, Afrique exclue, ne saurait guère connaître les villes de pays neufs. En Asie même, la civilisation est trop âgée pour qu'elle puisse en comporter beaucoup ; cependant, du jour où les immensités de la Chine, par exemple, ont été ouvertes aux occidentaux, des possibilités se sont offertes ; au Japon également, lorsque les sujets de l'Empire du Soleil-levant ont pris à l'Europe ce que le progrès pouvait avoir de bon, ils ont fait naître à leur tour des villes-champignons. Donc, à défaut de sol neuf, des *contacts* nouveaux peuvent être suffisants. Mais en Europe, à quelques exceptions près, que nous examinerons lorsque nous traiterons de la répartition géographique des villes de type américain, il n'y a ni sol neuf, ni contacts nouveaux ; la grande industrie, au XIX^e et au XX^e siècles n'a fait que précipiter la cadence de l'augmentation des grandes villes, en donnant un relief imprévu au phénomène éternel de l'urbanisme ; mais il n'y a eu là qu'une différence de quantité. L'Europe, malgré ses capitales, ou à cause d'elles, reste la vieille Europe.

On objectera que nombre de villes américaines dites champignons, et non des moindres, ont crû sur un sol qui était connu depuis déjà longtemps : « Chicago végéta pendant plusieurs siècles avant de devenir le type de la ville-champignon » (1). « En 1830, quelques maisons à peine entouraient le fort de ce nom sur les bords du lac Michigan » (2). Vers 1835, c'était encore un village d'une

(1) Jean Gontard, *Au pays des gratte-ciel*, Paris 1925, p. 176.

(2) *Annales de Géog.*, I. 1892, p. 287 : L. Gallois, le recensement de 1890 aux Etats-Unis.

cinquantaine de maisons » (1). Donc le terrain sur lequel grandit la plus célèbre des mushroom-cities n'était pas neuf. Pareillement, avant que Detroit, Duluth et San Francisco ne se missent à grandir hors des proportions normales, leur site n'était pas ignoré ; il n'y a pas eu brusque découverte, ni immédiate exploitation (2).

Il ne s'agit donc que d'un sol relativement neuf. Quel pays l'est tout-à-fait, depuis sept mille ans qu'il y a des hommes ? Quand Colomb mit le pied sur le Nouveau Monde, sa découverte ne concernait en réalité qu'un pays déjà habité, donc déjà plus ou moins connu. La première expédition qui traversa le Sahara n'était la première que vis-à-vis d'un certain public, de celui dont elle émanait : d'autres hommes, d'une autre race, d'une autre civilisation, ou d'un autre âge avaient avant elle cent fois conquis le désert. Il vaudrait donc peut-être mieux parler ici de débouché nouveau ; mais la condition *sol* neuf peut fort bien subsister, si on l'entend avec une certaine relativité.

Sa conséquence normale, c'est qu'aucune des mushroom-cities ne possédera ce qui fait l'orgueil de Rome, d'Athènes ou de Paris : un passé. Les villes américaines sont trop jeunes pour posséder le moindre monument d'une autre époque. La civilisation qui précéda celle qui

(1) Jean Gontard. *Au pays des gratte-ciel*. Paris 1925, p. 176.

(2) On pourrait distinguer, en prenant le mot industrie dans son sens large, « la ville d'industrie pure ou primaire, créée de toutes pièces en un lieu et dont la croissance est très rapide », et la « ville d'industrie secondaire, qui existait avant la venue des entrepreneurs, mais qui par eux a été agrandie ». (M. Halbwachs, *La ville capitaliste* d'après Sombart, *Revue d'Economie Politique*, 1905, p. 740 et 741).

leur vient de l'Ancien Continent ne leur a rien laissé ; alors, à défaut de souvenirs, les cités d'outre Atlantique se contentent de pastiches : elles bâtissent des simili-Parthénons ou des ersatz de cathédrales gothiques, et réussissent quelquefois à se faire illusion ; mais-quoi qu'elles fassent, leurs marbres restent blancs, et la mousse n'a pas poussé entre les marches de leurs escaliers. Il y a bien aussi des monuments à G. Washington, Lincoln ou Franklin, qui s'efforcent de mettre de place en place une note d'histoire. Mais si les rues américaines portent des numéros au lieu de noms, ce n'est pas seulement par un goût inné d'ordre et de méthode, c'est aussi par pénurie de héros à glorifier. Cette remarque ne diminue d'ailleurs en rien l'œuvre des américains : ce sont des géants, mais de jeunes géants. « Pour peu que la ville remonte à ces époques que la juvénilité américaine traite de médiévales, c'est-à-dire au XVII^e siècle, on y retrouvera encore avec intérêt, bien qu'à demi effacée et comme engloutie dans les constructions modernes, la ville primitive : à Boston, la péninsule mamelonnée qu'une mince langue de terre rattachait au Continent ; à New-York, l'extrémité méridionale de l'île de Manhattan ». Mais, de nos jours, la ville surgit trop vite, toute faite, suivant un plan partout identique : ces blocs quadrangulaires de maisons coupés par des avenues ou rues à trolleys n'ont plus rien de local ni d'historique, qu'ils s'établissent sur les bords de l'Atlantique ou du Pacifique, sur les confins du Mexique ou du Canada » (1). Les villes des Etats-Unis, comme celles de l'Australie ou de l'Afrique du Sud vi-

(1) P. Vidal de la Blache, *Principes de géog. humaine*, Paris 1922, Fragment IV : La ville p. 295.

vent du temps présent ; elles ne peuvent pas être et avoir été.

*

* *

Si toute ville-champignon a pour condition primordiale un sol neuf, elle demande en outre la collaboration du facteur humain. Ceci peut paraître une vérité de La Palisse : pour qu'une ville naisse, il lui faut des habitants. Mais il y a des vérités de La Palisse qui sont bonnes à dire et même à répéter. Celle-là, en tous cas, l'est, car la condition qu'elle exprime est très symptomatique du type de ville à croissance très rapide : toute agglomération suppose des hommes ; mais de par les lois de la reproduction, un apport humain initial peut suffire à développer le groupement et à créer le phénomène urbain ; tandis qu'une mushroom-city exige des hommes non seulement à son origine, mais durant toute son existence ; si l'afflux immigrateur s'arrête, elle devient une *city*, tout bonnement, à développement rapide ou lent, sans plus. La ville-champignon est une attractrice et une dévoratrice d'hommes : il lui faut de la main-d'œuvre pour exploiter la cause de son existence, de la main-d'œuvre pour faire vivre cette main-d'œuvre, l'habiller, la nourrir, la payer et la faire payer ; il lui faut des capitaux, et les capitaux supposent encore des hommes.

Une ville peut croître *du dedans*, c'est-à-dire par la seule multiplication des habitants, de génération en génération. Elle peut croître *du dehors*, c'est-à-dire par l'addition répétée à son noyau primitif de nouveaux éléments venus de l'extérieur. Or une ville-champignon, nécessairement, croît à la fois du dedans et du dehors. Et nous

allons trouver dans cette condition *sine qua non* sa définition même que nous avons vainement cherchée dans son aspect superficiel : si l'on appelle ville de croissance rapide une ville qui grandit du dedans, *est ville-champignon toute ville dont l'accroissement est supérieur à l'accroissement maximum d'une ville de croissance rapide supposée dans des conditions normales de population* (c'est-à-dire où la répartition des sexes et des âges est normalement réalisée). A vrai dire, nous avons formulé là, plutôt qu'une définition, un critérium qui nous permettra de distinguer, un peu moins arbitrairement que par intuition, les mushroom-cities des villes ordinaires (1). Remarquons du reste que cet apport extérieur d'hommes n'est en rien le monopole des villes de type américain :

(1) « Une femme normale donnant tous les rejetons qu'elle peut mettre au monde en aurait, de l'âge de 16 ans à l'âge de 45 ans, en moyenne 16, venant au monde de 2 en 2 ans. Du calcul effectué sur ces bases, il résulte qu'au bout de 80 ans une femme aurait plus de 600 descendants directs unis à près de 600 conjoints (morts normales déduites, bien entendu). Un siècle après son union, un couple serait remplacé en nombre rond par 10.000 personnes. Après deux siècles par 50 millions. LA POPULATION DOUBLERAIT DANS CE CAS, TOUS LES 8 ANS. Cette progression a été réalisée — pendant un très court espace de temps, faut-il le dire ? — par les Français émigrés au Canada au commencement du 18^e siècle, par les colons néo-zélandais vers le milieu du siècle dernier » (G. Hardy. *La loi de Malthus*, p. 18). Au vrai, le malthusien auteur de ces lignes exagère un peu la puissance prolifique de l'espèce humaine ; il compte 16 enfants pour toute femme de 16 à 45 ans à la cadence de un par deux ans, alors que cette cadence n'en donne que 15 ; d'autre part il néglige la mortalité infantile. Mais, d'ensemble on peut admettre, comme EXTREME MAXIMUM D'ACCROISSEMENT possible, qu'une ville, par le seul phénomène de la natalité, DOUBLER SA POPULATION EN 10 ANS. Nous considérerons donc comme ville-champignon : *toute ville dont la population, en ce même espace de 10 ans, aura plus que doublé. Ce sera l'indice irréfragable d'un accroissement par immigration.*

dans toutes les agglomérations de tous ordres, il y a immigration, reproduction et émigration, mais dans les unes c'est le second ou le troisième facteur qui domine, dans les autres le premier, ou le premier et le second combinés. Dans la ville ordinaire, les hommes qui viennent de l'extérieur s'intègrent en elle ; dans la ville-champignon, ils lui donnent la vie, en sont l'essence même, *ils la créent*.

Ces hommes qui se groupent en un lieu hier désert dont ils ont subi l'attraction, ont une physionomie très spéciale : ils viennent de tous les coins du monde : de l'Irlande, dont les terres ingrates n'ont longtemps été même pas à eux ; d'Angleterre, où ils n'ont pu trouver leur home ; de Chine ou du Japon, d'où la sursaturation humaine les a chassés ; d'Allemagne où ils ont appris l'art de se répandre sur la terre sans oublier la mère-patrie ; d'Italie, où le soleil leur a construit des rêves de fortune lointaine ; du pays basque où ils retourneront riches et vieux ; des pays slaves ou scandinaves ; de Hollande ou des Balkans ; il n'y a que la France qui ne fournisse guère son contingent dans l'exode universel : les petites familles de chez nous cultivent le goût du foyer, la peur de l'expatriation ; notre bien-être de sédentaires nous fait appréhender le moindre voyage, et nous regardons l'univers se mouvoir en nous resserrant davantage sur nous-mêmes, avec l'étonnement d'une mentalité différente, l'admiration d'un tempérament casanier, et l'ironie d'un scepticisme héréditaire.

Les immigrants créateurs des villes-champignons, qu'ils viennent des campagnes voisines ou du pays le plus lointain, de quelque race qu'ils soient, ont en commun une psychologie très caractérisée. Tous, plus ou moins, ont jus-

qu'alors été des défavorisés du sort, puisqu'ils viennent chercher fortune là où ils ne sont pas nés ; aigris ou non, ils ne sont pas découragés, puisqu'ils viennent tenter la chance à nouveau. Et comme bien souvent cette chance est illusoire, il faut à ces hommes une dose d'optimisme et même de naïveté qui ne trouve pas toujours sa récompense : les Américains, les Australiens, peuples jeunes, donc jeunes d'esprit, donc naïfs, sont dans les meilleures conditions pour participer aux migrations vers les *mushroom-cities*. Mais à l'actif de ces êtres trop confiants, il faut porter une énergie incomparable : les immigrants laissent famille, patrie, soutiens, pour aller vers l'inconnu : ils y vont dans des conditions souvent pénibles : sans argent, entassés sur le pont des navires, puis à pied dans la poussière, ou bien perdus dans les tourbillons d'une activité économique antérieure à leur venue ; ce ne sont pas des touristes, leurs demeures ne sont pas des palaces. Ainsi, quand des mines de diamants furent signalées non loin du fleuve Orange, « les premiers colons ne ressemblaient par aucun côté aux... financiers, aux employés ou aux spéculateurs qui se rendent maintenant en Afrique dans de confortables bateaux, voyagent dans des trains rapides et trouvent à terre pour s'abriter de bons clubs et des hôtels... L'Afrique... était alors un désert... Il fallait des hommes d'une trempe et d'une audace peu commune pour aller tenter, dans de telles conditions, la création d'une industrie qui demande tant de capitaux, des connaissances spéciales, un si grand, si coûteux et si pesant outillage... » (1) et ce fut « cette fourmilière d'hommes

(1) Mermeix : *Le Transvaal et la Chartered*, Paris 1897, p. 43.

énergiques » (1) qui se bâtit la ville de Kimberley (2).

Mais l'intrépidité des émigrants modernes ne fait que renouveler celle des aventuriers d'antan partis pour les Amériques : ceux-là aussi avaient été pareillement lassés par la vaine recherche de la fortune sur le Vieux Continent, ils partaient la chercher au delà des mers.

« Fatigués de porter leurs misères hautaines
... ivres d'un rêve héroïque et brutal,
Ils allaient conquérir le fabuleux métal » (3).

Inévitablement, la mentalité de ces immigrants imprègne les cités qui en sont la synthèse ; nous en verrons les conséquences, heureuses ou lamentables, et dont la principale est que l'impatience de ces êtres, qui ont trop espéré et trop attendu les incite à vouloir et à faire vite, et que les villes qu'ils font naître, comme eux, vont vite.

La qualité essentielle de ces hommes, c'est leur nombre. Les Anglais appellent « *Rush* » les soudaines migrations vers un point déterminé du globe : le mot dit bien ce qu'il veut dire ; il implique l'idée de course précipitée, d'élan, que traduit imparfaitement le français « ruée ».

Ces ruées collectives qui se produisent vers certains lieux ne sont pas l'effet d'un malin hasard qui suggérerait simultanément à quelques milliers d'individus de se réunir et de bâtir une ville ; elles ont, de toute évidence, une cause.

(1) Mermeix : *Le Transvaal et la Chartered*, Paris 1897, p. 43.

(2) Les immigrants du Klondyke ont eu à braver des froids de — 63° F. (D'après *La Nature*, 1897, II, 143 : De Nadaillac : l'or dans les régions arctiques).

(3) J.M. de Heredia, *Les Conquérants. Trophées* p. 112.

III

CAUSES DIRECTES DE LA NAISSANCE DES VILLES-CHAMPIGNONS

Causes économiques — Les découvertes de gisements — L'or : San-Francisco, Johannesburg — L'argent — Le fer : Duluth — Nickel, houille, pétrole et autres — Les villes d'eaux — Etablissement d'industries spécialisées : le cinéma à Los Angeles — Création de voies de communication — Voies ferrées : Djibouti, Casablanca, les villes du Puget-Sound — Voies maritimes et fluviales : Dakar, Cleveland.

Causes politiques — Villes de résidence : Saint-Pétersbourg, Versailles, Washington — Villes stratégiques : Le Havre.

Causes psychologiques : l'espoir d'une rente.

Etant donné, d'une part, un pays, d'autre part, des hommes, pourquoi ceux-ci vont-ils vers celui-là ? Pourquoi, si ce pays et ces hommes remplissent les conditions requises, des villes artificielles surgissent-elles brusquement ?

Les causes de ce fait dont le dernier siècle offre tant d'exemples, peuvent être *économiques* ou *politiques* ; dans tous les cas, mais surtout dans le premier, elles se doublent de causes *psychologiques*.

A. CAUSES ECONOMIQUES

La découverte de gisements a été, est et sera la cause

économique classique des agglomérations à croissance superrapide ; elle combine en effet admirablement les conditions exigées ; elle se produit dans un pays neuf, elle a la brusquerie et l'inattendu nécessaires pour provoquer la convergence subite d'une foule cosmopolite ; de quelque gisement qu'il s'agisse, la découverte ne suffit point par elle seule : si elle est le fait d'un isolé qui l'utilise à son unique profit, ou d'un érudit qui n'y voit que le prétexte de recherches scientifiques personnelles et désintéressées, elle n'attirera pas le flot des immigrants ; il faut que la découverte soit rendue publique, soit par le fait du gouvernement de l'état sur lequel a été reconnu le gisement, soit par celui d'une société qui s'est assuré le contrôle de la mine. Il s'est parfois passé des années entre les premières constatations géologiques et l'exploitation du sol ; mais dès que la publicité en est effective, le *rush* se produit : la cité naît.

Bien entendu, de tous temps, c'est l'or qui a été le point de mire de tous les peuples. L'Espagne jadis, perdit pour lui le goût du travail. Et le milieu du XIX^e siècle a été gagné par la fièvre du métal jaune. Faire l'histoire de l'or reviendrait presque à faire l'histoire du monde.

Les villes-champignons ont là leur plus belle raison d'être ; l'or leur a dressé les plus beaux types qui soient : San-Francisco et Johannesburg.

En juillet 1847, San-Francisco avait 459 habitants ; c'était un petit établissement sans la moindre importance, sur la rive d'une profonde baie dans laquelle se jetait le fleuve Sacramento. Un certain capitaine Sutter (1) possé-

(1) *Revue des Deux Mondes*, 1854, I, p. 809 : A. Cochut : L'or en 1854.

dait des propriétés au bord du Fork, affluent du Sacramento, et il chargea un nommé Marshall, d'utiliser une chute d'eau pour actionner une scierie.

En février 1848, en faisant marcher la turbine pour la première fois, Marshall remarqua dans le conduit une paillette d'or : des secrets de cette sorte ne se gardent pas ; le lendemain, San-Francisco connaissait la découverte.

Trois mois après, 1.000 diggers lavaient les sables du Sacramento, et à « Frisco » même, dès septembre 48, 5.000 chercheurs d'or (1) avaient établi leur campement. Les Indiens travaillaient pour le compte des blancs ; les soldats, les matelots désertaient. Toute l'Amérique, toute l'Europe apprirent la nouvelle. Un délire formidable — et dont nous n'avons plus idée — ébranla le monde à la pensée d'un nouvel Eldorado. 1848 ! Les historiens croient avoir tout dit lorsqu'ils ont parlé des révolutions européennes de l'année, ou des émeutes dans les rues : il n'y avait pour ébranler les trônes des souverains qu'une poignée d'exaltés. Et ce n'est pas le mot « République » qui hantait les cerveaux de 1848, mais le mot « Californie ».

Les découvertes sont contagieuses : deux ans plus tard, l'Australie devenait à son tour le champ d'or vers lequel se ruèrent les continents. Dès là, quelqu'un avait été montrer à un gouverneur local une pépite éblouissante : par crainte d'une mystification, on n'avait pas donné de suite à l'affaire. Mais un originaire de la Nouvelle-Galles du Sud, E.H. Hargraves, qui avait été en Californie, remarqua en Nouvelle-Galles des indices certains de la présence de l'or. En explorant le pays, il trouva une parcelle du

(1) *Enciclopedia universal europeo-americana*, tome LIII, Article : San-Francisco, p. 688.

précieux métal : c'était le 12 février 1850. Cette découverte, tôt connue à Sydney, confirmée par la trouvaille étonnante d'un bloc de quartz de 150 kilos contenant 47 kilos d'or, ne fut que le prélude d'une suite de révélations géologiques en Victoria, qui firent pousser les cités australiennes : Bathurst, Bendigo, Ballarat, Melbourne, et tant d'autres.

Au Transvaal, les découvertes du Reef furent encore plus fécondes : à la fin du XIX^e siècle, c'est de là que venait un sixième de la production aurifère mondiale. Johannesburg s'enorgueillit de posséder le plus grand *Gold-field* du monde : c'est à lui que la ville doit d'exister.

Le Klondyke, plus récemment, a vu souiller ses neiges par la cohue véhémement des pionniers de l'or : Aux confins de l'Alaska et du Canada, à la latitude du Cercle Polaire est née Dawson-City, qui en 1897, un an après la découverte des premiers filons (1896) était déjà le grand centre d'approvisionnement des chercheurs intrépides.

Ce serait l'univers qu'il faudrait parcourir pour voir les villes naître de champs d'or : mais l'or, s'il est par son seul nom le plus puissant mobile des mouvements migrateurs du monde, n'en pas l'exclusivité. D'autres métaux ont également fasciné les foules, et le nom de l'un d'eux n'a-t-il pas pris l'acception de richesse en général : l'argent ?

En juin 1859, un orpailleur venu de Californie, trouvait par hasard dans le Nevada une pierre grisâtre et pesante, qui était du minerai d'argent ; sur le lieu de la découverte se bâtit immédiatement une ville entière : Virginia-City. Au Mexique, au Brésil ou dans l'Oural, des quantités de

petites villes — trop nombreuses pour être grandes — ont également poussé près de mines d'argent.

Le diamant (Kimberley), le platine et le mercure ont joué un rôle identique, bien que plus effacé.

Que ces découvertes soient l'effet d'un hasard ou d'une recherche consciente, leur résultat immédiat a été constamment d'agglomérer en certaines lieux précis des gens de toutes classes sociales et de toutes nationalités qui n'avaient préalablement aucune attache avec ces lieux et qui souvent ne les connaissaient même pas de nom. Les pierres précieuses et les métaux précieux possèdent la faculté de créer des villes-champignons. D'autres métaux, plus humbles, de valeur moindre pour un même poids ont également cette faculté ; mais ils l'ont à un plus faible degré : c'est logique : la mine d'or ou de diamant peut permettre au pionnier de faire sa fortune en un coup de pioche ; et sans doute n'y a-t-il pas eu un seul chercheur d'or qui n'ait envisagé cette éventualité, au moins en rêve. Les mines de fer, de potasse, de houille ou de cuivre n'autorisent pas les mêmes espoirs : si leur rendement est plus sûr, il est aussi moins fécond. Et leur mode d'exploitation diffère essentiellement de celui des mines de métaux précieux ; ce sont des sociétés constituées, de grandes compagnies financières, des trusts industriels ou commerciaux, qui acquièrent, pour leur compte, les immenses étendues où a été constatée la présence du minerai (1). Et les sociétés d'extraction font travailler, pour leur compte, des sa-

(1) L'exploitation *individuelle* des mines d'or n'a d'ailleurs été que la forme primitive d'exploitation. Ce sont également de *grands* trusts, contrôlés par des groupes financiers, qui exploitent, par exemple, les mines du Transvaal, Cf. *Revue d'économie politique*, 1922, p. 56 : L. Baudin, L'or au Transvaal.

lariés qu'ils font venir de toutes parts et qui ne partagent ni les risques ni les profits de l'entreprise (1). Donc, au lieu d'attirer brutalement des bras avides, les mines de cette catégorie agiront plus lentement, plus progressivement sur les foules : l'immigration suivra le développement et l'extension de l'exploitation, selon les capitaux dont celle-ci disposera. Les villes-champignons nées de cette cause se rapprocheront davantage des villes classiques.

Le Minnesota offre un exemple de mushroom-city dont la croissance est due à la présence de mines de fer. C'est Duluth. Les mines, qui avaient été signalées en 1852, furent ouvertes à l'exploitation en 1880 ; la première expédition de minerai eut lieu en 1884. Duluth, village lilliputien en 1870, suivit l'essor des mines de fer, et progressa par bonds (2).

Au Canada, la ville de Sudbury doit sa fortune à une mine de nickel : en 1887, on crut remarquer à la surface du sol des filaments aurifères. Des ingénieurs « appelés par la rumeur publique » grattèrent le sol, « s'estimèrent en présence de gisements cuprifères, et expédièrent, à une lointaine fonderie, 1.200 tonnes de minerais qu'ils supposaient ne contenir que du cuivre. Mais, à l'analyse, on découvrit que la teneur était de quatre parties de nickel pour deux seulement de cuivre. On venait de mettre au jour, et sans s'en douter, la plus riche mine de nickel du monde ; elle satisfait maintenant aux 89 pour 100 de la consommation mondiale (3).

(1) Exception faite de la participation légale aux bénéfices.

(2) Demangeon : Duluth (*Annales de Géog.*, 1913, p. 120).

(3) V. Forbin, cité par l'*Echo de Paris*, 4-1-1928 sous la rubrique « Les villes-champignons ».

La houille fait naître sur ses lieux d'extraction, non seulement des villes de mineurs, mais aussi des aciéries et des fonderies : les grandes entreprises métallurgiques se rapprochent le plus possible de la matière première : Pittsburg, et en Europe Cardiff et Essen ont connu grâce à elle des années d'exubérance démographique.

Le cuivre, le zinc, l'étain, la bauxite, les phosphates, la potasse... ont, à des échelles diverses, joué un rôle analogue. Mais le triomphateur du jour est le pétrole, qui, dans l'Oklahoma et le Texas américains aussi bien que dans le Caucase a fait surgir ou grandir les cités : facteur devenu prépondérant dans l'activité moderne, le naphthe est l'or du XX^e Siècle ; les sociétés capitalistes se ruent vers lui avec la passion des pionniers d'Australie. Son chef-d'œuvre urbain est Tulsa, dans l'Oklahoma.

La découverte d'une source d'eaux minérales ou thermales suscite un mécanisme urbain du même ordre. Pour peu que le « découvreur » ait le talent et les capitaux nécessaires pour installer un casino et quelques grands hôtels, pour insérer dans des publications de luxe les avantages de ses bains et pour persuader quelques médecins de leurs vertus, une cité naîtra : car la foule passagère et volage des baigneurs, sera inévitablement suivie — ou précédée — de celle, plus stable, des commerçants qui viendront l'exploiter. Il n'est pas une ville d'eaux qui ne soit née de cette façon.

Point n'est besoin d'ailleurs du prétexte des eaux. Un joli coin de verdure, ou une blanche étendue de neige, ou la courbe moelleuse d'une grève au sable fin peuvent faire naître des stations habitées, à population généralement flottante. Là encore, il s'agit d'une découverte : celle d'un

site à utiliser commercialement, qui se double de celle d'un public à créer annuellement. La floraison actuelle des villes de cette catégorie, le long des côtes ou au pied des montagnes, est due à la formation très récente d'un goût général pour les vacances, pour le grand air et pour les sports. Qui donc, il y a cinquante ans, aurait songé à passer le mois de janvier dans le coin perdu qui avait nom Chamouni ? Aujourd'hui, la démocratisation des exodes d'août et septembre, l'évolution de la thérapeutique et le développement des moyens de transport ont fait pousser un peu partout des cités de vacances. Cités ? Le mot est sans doute un peu fort en ce qui concerne l'élément permanent de ces agglomérations, même pour un Biarritz ou pour Le Touquet ; mais il correspond à une très vivante réalité dès qu'il s'agit de ces stations géantes de Floride, du type Miami, ou de Californie, du type Long-Beach (1).



Une autre cause, d'ordre économique, de la poussée subite des villes, c'est l'établissement d'industries spécialisées. Longtemps les groupements humains sont restés « indifférenciés » ; mais du jour où, selon leurs aptitudes particulières, leur situation géographique, leurs productions naturelles ou leurs besoins, ils ont plus ou moins

(1) L'élément *publicité* joue un rôle prépondérant dans la vogue des villes d'eaux. Voir sur ce point, René Vrinat : *l'Effort industriel et social aux Etats-Unis* — Paris 1927 ; p. 31 : La publicité aux Etats Unis — « Le Florida-boom ou plus exactement le lancement des villes côtières de Floride comme stations climatiques et hivernales... ne résulte pas d'un engouement irraisonné... C'est le fruit d'une longue publicité ».

orienté leur activité vers une catégorie déterminée de travaux, de ce jour les villes, d'autonomes qu'elles étaient, sont devenues interdépendantes. Et si le marché mondial présente une augmentation de la demande du produit de l'une d'elles, ou si celle-ci trouve de nouvelles facilités dans son industrie, elle accroîtra d'autant sa production : ce qui suppose un accroissement parallèle du nombre des producteurs, donc des habitants.

La grande république américaine a poussé à son degré maximum cette spécialisation. Pittsburg n'est guère qu'une immense usine métallurgique. Minneapolis, surnommée *The Flour City*, la ville de la farine, et sa jumelle Saint-Paul égrènent un chapelet de minoteries (1). Détroit est la cité de l'automobile, qui a fait son extraordinaire fortune. Chicago doit en grande partie son rang de Reine de l'Ouest aux industries de l'abatage et de la préparation des viandes. A tout essor industriel, né de l'abondance des ressources des Etats-Unis, à leurs méthodes tayloriennes de production, à leur énergie, à leur ignorance de l'esprit de routine, correspond l'essor d'une ou de plusieurs cités dont quelques-unes n'ont plus de rivales au monde.

New-York mérite au moins une mention particulière. La « Ville-Empire » ne s'est en effet spécialisée dans aucune industrie : elle les comporte toutes. Peut-être pourrait-on l'envisager comme étant avant tout un port, ou, mieux, un marché. Mais un marché, pour être la cause de la naissance d'une ville-champignon, doit être spécialisé : celui de New-York ne l'est nullement : son port im-

(1) M. L. Hartsough : *The development of the twin cities (Minneapolis and St-Paul) as a metropolitan market*. Minneapolis 1924.

porte tout et exporte tout. Nous verrons qu'en effet New-York, qui a déjà trois siècles d'existence — ce qui est énorme en Amérique ! — a crû dans des proportions gigantesques, certes, mais qui jamais n'approchent de celles de la croissance des véritables mushroom-cities.

Los Angeles n'est pas dans le même cas : la ville qui vécut dans l'ombre de San-Francisco, puis qui fut sa rivale, et qui aujourd'hui la domine de sa jeune mais prodigieuse vigueur, est incontestablement une ville-champignon. A quelle cause est due sa poussée ? Il faudrait en indiquer une, or on en indique trois (1) : le climat, qui est idéal ; le cinéma, dont Hollywood, quartier de Los Angeles, est la capitale, et l'ouverture du canal de Panama, qui a donné à San-Pedro, port de Los Angeles, une importance hors de pair. C'est beaucoup de raisons. Toutes ont eu leur influence, mais chacune ne fut décisive que successivement, dans l'ordre chronologique : climat (de 1840 à 1900) ; Panama (de 1900 à 1910) ; cinéma (depuis 1920). C'est cette dernière industrie qui a mis subitement au tout premier plan de l'évolution urbaine la cité californienne. « A Hollywood, plus de 60.000 personnes — acteurs, figurants, metteurs en scène, opérateurs, électriciens, charpentiers, maçons, peintres décorateurs — vivent directement du cinéma, et, autour de ce noyau s'est constituée une agglomération urbaine de commerçants, d'hôteliers, etc..., qui pourvoient à ses besoins » (2). Les trente plus importantes firmes cinématographiques sont à Hollywood : dans la ville même (Famous Players, Metro, Fox, United Studios, Mary Pickford and

(1) J. Gontard : *Au pays des gratte-ciel*, Paris 1925, p. 236.

(2) *La Petite Illustration cinématographique*, n° 7.

Douglas Fairbanks Studios, Warner Brothers...), à l'ouest — Culver City — (Goldwyn, Hal Roach), au Nord (Universal), à l'Est (L.B. Mayer, Zelig Roach...). L'art muet a trouvé sous le ciel bleu de la Californie une lumière crue, et dans ses montagnes, ses rochers, ses déserts et sa verdure, des décors merveilleux.

A tous les degrés de l'importance urbaine, on trouve une semblable spécialisation accompagnée d'un accroissement de population correspondant : Holyoke (Connecticut) était une bourgade insignifiante, sans industrie, sans passé, sans avenir ; une société, hardiment, établit sur le Connecticut une barrage de 1.200 mètres de large, qui produisit une force motrice de 32.000 chevaux. Immédiatement Holyoke devint une ville, qui, quelques années après la construction du barrage, possédait plus de quarante papeteries — Et faut-il rappeler que Rochester est la ville des kodaks ?

On conçoit dès lors que, si des « villes surgissantes » ont pu naître de tous temps à la suite de découvertes de gisements, celles qui ont à leur base une industrie spécialisée n'ont pu éclore qu'au siècle de la division du travail et de la grande industrie. Le machinisme, le système Taylor, la différenciation économique n'ont pas eu des conséquences que dans le domaine de la production ; ils ont leur part, leur très grande part dans la réalisation des formes de l'urbanisme moderne.

*
* *

Enfin les mushroom-cities peuvent naître de la création de *débouchés* nouveaux : cause commerciale, pourrait-on dire, si tout au fond, ne se ramenait à du commerce. Ces

débouchés eux-mêmes ont pour origine l'ouverture d'une nouvelle voie de communication : voie ferrée, maritime ou fluviale.

Le chemin de fer a bien des fois apporté la vie en des régions perdues. Tous les transcontinentaux, en unissant les hommes et les choses à travers les déserts, ont semé le long de leurs rails des multitudes d'agglomérations : en Sibérie comme au Maroc ou en Australie, autour de la gare, qui n'est parfois qu'un nom, qu'un quai ou qu'une cabane, se sont groupées des habitations désireuses d'être à portée de la voie : les colons se ramassent béatement près de la station qui leur donne leur courrier et tout ce qui peut ressembler à du bien-être, qui est leur seule attache avec une civilisation qu'ils ont quittée. Les indigènes, étonnés par ces machines qui crachent la fumée, après les avoir fuies un instant, s'en rapprochent admirativement ; ils devinent en elles une civilisation ignorée, qui comporte du bruit, de la lumière, et ce qu'ils croient être le bonheur ; ce rail luisant, qui n'en finit pas, leur donne une notion de l'immensité du monde et de leur petitesse. Tous, indigènes et colons, trouvent en la voie ferrée, le moyen d'exporter le produit de leur travail, coton, dattes ou bananes. Et à côté de la gare, du bureau de poste et de la « résidence » du représentant du gouvernement, s'alignent les dépôts des marchandises, les exploitations, les premières boutiques des commerçants : c'est un embryon de ville.

Lorsque la voie ferrée aboutit à une côte, au point de contact entre l'une et l'autre naît une cité : son rôle est d'être le lieu de transit entre le wagon et le navire, du premier au second et réciproquement : c'est à la fois un

port et une gare, une porte d'entrée et une porte de sortie. Si l'arrière pays, — l'*hinterland*, comme disent les allemands — est naturellement riche, la nouvelle ville prendra vite une rare importance.

Qu'était-ce que Djibouti en 1895 ? Il n'y avait pas la moindre agglomération en ce coin brûlant du golfe d'Aden : le chemin de fer, un jour, est venu transformer le petit poste en une ville : à lui seul, Djibouti doit tout son développement : il draine le café, le tabac, l'ivoire et les céréales d'Abyssinie, et dès maintenant Djibouti rivalise avec Aden, sa voisine britannique.

Sur la terre française d'Afrique est née également l'admirable ville de Casablanca : sur l'emplacement d'un petit comptoir fondé au XIV^e siècle, la cité actuelle est le résultat du seul travail des hommes, sur une côte inhospitalière. « Le hasard voulut que le massacre d'une équipe d'ouvriers européens en 1905, y déterminât le débarquement de nos troupes. Les mercantis et les spéculateurs qui suivent partout les armées y créèrent sur l'heure un tel courant d'immigration et de capitaux qu'elle se trouva automatiquement la métropole commerciale du Maroc français » (1). Mais elle ne l'est devenue en réalité que grâce à la construction d'une voie ferrée la reliant à l'*hinterland*, et dont le premier tronçon date de septembre 1908, et d'un port artificiel dont les jetées s'appuient sur le plateau sous-marin qui « s'accrochè parallèlement à la côte sur plus de trente kilomètres » (2) par des fonds de 15 à

(1) Victor Cambon : Les grands travaux du Maroc (*La Nature*, 1916, I, p. 50).

(2) Cf. Templer : Casablanca (*Le Monde Colonial Illustré*, déc. 1927, p. 285).

18 mètres et qui facilitera largement son extension future.

Bien entendu les Etats-Unis n'ont pas ignoré ce type de ville surgissante. Nombre de leurs cités n'ont été initialement que des stations de chemin de fer. Saint-Louis n'est guère qu'une immense « plaque tournante », vers laquelle convergent dix-huit grandes lignes (1). En unissant les deux océans par des voies toujours plus nombreuses (Northern-Pacific, Central-Pacific, Southern-Pacific...), les Américains ont fait mieux que drainer une production, recueillir un trafic, ravitailler des villes : ils ont créé la production, le trafic et les villes. Le Far-West serait encore un désert sans les transcontinentaux, et le pullulement actuel des centres urbains n'existerait pas. Un exemple ? Omaha se trouve sur le Central-Pacific-Railroad (Chicago-San-Francisco), et ne doit de voir le jour qu'au président Lincoln qui décida de faire passer la ligne par un point de la frontière ouest de l'Iowa, qu'on ne pouvait alors désigner que par des précisions cartographiques : « a point opposite section 16, township 15, north of the range 13, east of the 6 th principal meridian in the State Nebraska » (2). Et voilà défini Omaha, qui avait en 1920, quelque 200.000 habitants.

Le plus beau spécimen de ville-champignon née d'une voie ferrée est assurément le groupe urbain du Puget-Sound, à l'extrémité nord-ouest des Etats-Unis (Etat de Washington). En juillet 1883, sur les bords de cette baie profonde que dominait le bossellement de collines vêtues de pins, fut achevée la construction du Northern-Pacific ;

(1) J. Levainville : La voirie de Saint-Louis (*La Vie urbaine*, 1921, p. 238).

(2) *The Americana*, Vol. XI, au mot Omaha.

dans ce pays inculte et sauvage, le chemin de fer apportait la vie : Seattle et Tacoma devinrent des cités géantes avec une telle soudaineté que « la croissance de ces deux villes peut passer même en Amérique pour un phénomène peu commun » (1). Elles exportèrent les produits forestiers et agricoles du Washington irrigué grâce au dry-farming, et de tout « l'Inland-Empire » ; elles détrônèrent Portland dont la souveraineté ne put se maintenir devant la concurrence du Northern-Pacific-Railroad et qui n'a pu depuis reconquérir le premier rang (2). Point d'importation, d'exportation, d'escale entre Panama et le Japon, le Puget-Sond a pris un rôle démesuré. Seattle, du reste, a largement distancé Tacoma : cela tient sans doute à une certaine conception hardie des affaires, propre aux armateurs, aux commerçants et aux banquiers de Seattle, dénommée en Amérique le « Seattle-spirit » (3), et à une ambition sans bornes qui fait que Seattle s'enorgueillit du titre de « New-York de l'Ouest ». C'est d'ailleurs trop de modestie : car, malgré les 1.232.033 habitants qu'elle s'attribue dans les réclames qu'elle fait d'elle-même (4) (en s'annexant sans vergogne tout ce qui se trouve dans un rayon de 100 milles de son centre) elle est encore loin d'égaler l'agglomération new-yorkaise ; mais elle a grandi plus vite (5).

Devant des résultats de cette envergure, on ne peut

(1) F. Herbette : les ports américains du Nord-Ouest (*Annales de Géog.*, 1913, p. 160).

(2) Depuis 1884, deux voies ferrées sont venues aboutir à Portland, mais quatre plus au Nord ont été alimenter l'activité de Seattle et Tacoma.

(3) D'après F. Herbette : art. cité (*Annales de Géog.* 1913, p. 170).

(4) *World's Work*, décembre 1927.

(5) Voir p. 150.

qu'approuver le nom souvent donné à des voies ferrées aussi vivifiantes ; ce sont des *artères* au sens propre du terme : elles portent réellement le sang du cœur aux extrémités.

Il serait injuste, lorsqu'on a parlé de Seattle et des Etats-Unis, de ne pas mentionner Vancouver et le Canada. Là aussi, le Canadian-Pacific, parallèle aux voies américaines, est venu créer une ville : « En 1886, ce n'était qu'un tout petit village de forestiers et de trappeurs, baptisé Granville par un émigré normand ». Le Transcanadien a été ouvert à l'exploitation en 1887. « Aujourd'hui elle compte près de 300.000 habitants » (1), et elle s'intitule la Reine du Pacifique — Mais, par là, qui n'est pas Roi ou Reine de quelque chose ?

Djibouti, Casablanca, Seattle, et Vancouver combinent à la fois, dans la base de leur croissance, voie ferrée et voie maritime. Quelques villes doivent leur naissance à leur seul rôle maritime. Citons simplement Dakar, dont la rade profonde et sûre est devenue le grand port d'escale sur la route de l'Amérique du Sud ; outre le commerce, relativement restreint, des exportations locales, Dakar est le point où les compagnies de navigation se ravitaillent en eau, vivres, charbon et mazout (2) : ce qui lui a donné une activité digne d'un des plus grands ports français, et que traduit un bel accroissement de population. Mais, en général, on trouve rarement cette cause et cet effet à l'état pur : le rôle maritime se double presque nécessairement

(1) Victor Forbin : Chez nos frères du Canada. Une visite à Vancouver (*Le Journal*, 6 janvier 1928).

(2) Le port de commerce de Dakar en 1926 (*Renseignements coloniaux* : supplément à l'*Afrique Française*, avril 1927, p. 145).

d'un rôle terrestre ; au commerce s'adjoit l'industrie (1).

L'influence des voies fluviales sur la création et la croissance des cités est autrement déterminée. Le rôle urbain des canaux de Suez et de Panama, en dehors des agglomérations riveraines qui en profitèrent directement est un peu confus, parce que complexe ; mais celui des canaux des Grands Lacs américains est une magnifique illustration de leur importance. Ces grands Lacs, véritable Méditerranée américaine, unis par le Canal Welland qui double la rivière du Niagara, et par le Canal Sainte-Marie entre le Lac Huron et le Lac Supérieur, complétés par un réseau de canaux reliant l'Hudson au Lac Érié, le Lac Érié à l'Ohio, le Mississippi, au Lac Michigan ont insufflé la vie à une région grande comme les pays latins : Chicago n'a existé que du jour où les canaux ont donné aux Lacs leur activité. Détroit, Buffalo leur doivent aussi leur premier essor. Bornons-nous à choisir dans cette étonnante floraison de cités : l'histoire des débuts de Cleveland résumera toutes les possibilités urbaines des voies navigables.

C'était en 1796, auprès du Lac Érié, une vague prairie couverte de hautes herbes, semée de marais aux roseaux serrés ; quelques colons s'y établirent ; en 1797 le premier mariage entre les colons fut célébré, avec une solennité de bon augure. L'année 1799 vit bâtir le premier moulin. Cleveland grandissait, sagement, mais sûrement ; on défricha les terres. En 1802 se tint le premier *town meeting* « où le nombre des élus égalait presque le nombre des électeurs ». En 1830, ce n'était qu'un très petit village, auquel on attribue 500 habitants, mais que les statistiques officielles ignorent encore totalement. « La for-

(1) Voir cependant p. 170 à 172 les cas très typiques des ports asiatiques : Chang-Hai, Hong-Kong, Singapour.

tune de Cleveland commence avec la construction des canaux qui ouvrirent les prairies à la colonisation ». Le canal Erié date de 1825, celui de l'Ohio de 1838 ; ils permirent aux blés de venir de l'Ouest, aux immigrants de venir de l'Est ; « aucune voie de communication n'a retenti plus profondément sur l'économie d'un pays » (1). Sans doute, Cleveland raffine le pétrole depuis 1859, sous l'impulsion de D. Rockefeller et de H. M. Fagler ; mais les puits de pétrole n'ont joué dans sa croissance qu'un rôle secondaire. La seule véritable cause de l'essor de Cleveland, c'est la création de la voie de communication. Au risque d'anticiper sur le chapitre du développement des villes-champignons, nous ne voulons pas ne pas donner les étapes de son accroissement de dix en dix ans (2) :

1830			1880	160	72*
1840	6		1890	261	63
1850	17	183*	1900	381	46
1860	43	153	1910	560	46
1870	93	116	1920	796	42
	Milliers d'habitants (3)		(4)	Milliers d'habitants	

(* Augmentation pour 100 sur le recensement précédent)

(1) A. Demangeon : Le développement d'une grande ville américaine, Cleveland (Ohio) : (*Annales de Géographie*, 1927, p. 347).

(2) *Statistical Abstract of the United States*. L'édition de 1921 donne la population des cities having 50.000 or more inhabitants in 1920 à partir de 1860 (p. 58). L'édition de 1910 (p. 50) remonte jusqu'à 1790, mais ne dénombre Cleveland qu'à partir de 1840. Notons du reste le désaccord des statistiques de l'article de Demangeon cité ci-dessus avec les statistiques officielles, de 1830 à 1880.

(3) Les nombres en caractères gras indiquent un accroissement décennal supérieur à 100 % (v. p. 60, note 1).

(4) Estimation en 1923, d'après Demangeon : 888.000 habitants.

Cet aperçu rétrospectif montre bien l'évolution de Cleveland ; Mushroom-city de 1830 à 1870 — quarante ans pendant lesquels elle a tous les dix ans plus que doublé sa population ! — elle reprend ensuite la cadence des villes normales. Ces quarante années de croissance extraordinaire, elle les doit aux canaux ; et l'essor qu'ils lui ont donné vers 1830 et qui l'a fait grandir 20 ans s'est trouvé renouvelé en 1850 : à partir de cette date en effet « Cleveland peut exploiter un autre courant d'échanges, puissant et formidable qui donne à la vie urbaine l'élan du triomphe : c'est le courant du minéral de fer, venu du Lac Supérieur par les grands lacs et qui atteint les bassins houillers de Pennsylvanie dans la région même de Cleveland... Pour pénétrer dans la zone industrielle de Pittsburgh, c'est essentiellement par Cleveland que passent les minerais de fer du Michigan et du Minnesota. En ce lieu d'élection se fixent un grand port de transbordement et un grand foyer d'usines. Dès lors la ville grandit sans s'arrêter » (1). On peut bien dire qu'en quelque sorte les canaux sont les *auteurs* de Cleveland.

B. CAUSES POLITIQUES

Les contes de fées rapportent que d'un coup de baguette ont été créés les plus somptueux palais et les villes les plus merveilleuses. Les souverains se sont permis de temps à autre de coûteuses fantaisies de cette sorte. Ils ont présidé à la naissance de cités artificielles, dont ils ont fait

(1) A. Demangeon, art. cité (*Annales de Géog.* 1927, p. 350).

leur résidence et leur capitale : ils ont réquisitionné les plus célèbres architectes pour tracer des plans grandioses et dignes de leur règne, et d'innombrables équipes d'ouvriers destinés à faire sortir de terre la cité nouvelle. A leurs caprices, à leur arbitraire, nous devons les plus magnifiques joyaux du travail humain ; il suffit pour s'en convaincre, de se rappeler les noms de deux villes « politiques » — dont l'un est déjà entré dans le passé — : Saint-Pétersbourg et Versailles.

En créant de toutes pièces Saint-Pétersbourg, Pierre-le-Grand ne faisait pas que satisfaire un caprice. Loin de là. Outre qu'il comptait y réaliser un port permettant à la Russie d'écouler ses produits par la mer Baltique, et une citadelle qui serait pour la Suède une constante menace, Pierre voyait en sa future capitale un moyen de se rapprocher de l'Europe, dont peut-être il rêvait la conquête. Le choix du lieu n'était cependant guère propice à un établissement humain, il y avait là sur la Neva, à sept verstes de son embouchure, le petit port suédois de Nyanz, dont Pierre s'était emparé ; alentour, ce n'était qu'un immense marais, absolument impraticable, inculte et désert, humide et malsain : amas de boue durant le court été de ces climats, étang glacé pendant l'hiver, et toute l'année « repaire des loups et des ours » (1). Le pays semblait n'être pas fait pour les hommes. Le czar s'obstina dans sa décision : il traça lui-même le plan de la ville, du port, de la forteresse et des quais. Le 27 mai 1703, jour

(1) Voltaire, *Histoire de Charles XII*, page 129.

de la Pentecôte, sur ses ordres, des milliers (1) de paysans ingriens, moscovites, tartares, finlandais, kalmouks et cosaques, transportés à Pétersbourg, se mirent à forcer la nature : les quelques pierres du fortin de Nyanz fournirent les premiers matériaux de construction ; on perça les forêts, on assécha les marais, on éleva des digues, on traça des routes, on assainit comme on le put la région. Le 27 juin 1703, on commença la construction de la cathédrale Saint-Pierre et Saint-Paul (2) ; ce même jour, le czar écrivait : « La pierre fondamentale de Pétersbourg a été fondée avec l'aide de Dieu » (3), Pierre « eut une ville en cinq mois de temps » (4).

Mais comment obtint-il cette ville ? Ce n'est pas en construisant un palais et une cathédrale qu'on peuple un pays. Le czar, qui tenait à ce que soit garnie sa « fenêtre ouverte sur l'Europe », usa d'un triple procédé : D'abord il transféra de Moscou à Pétersbourg tous ces organes administratifs qui, même à cette époque peu bureaucratique, peuvent cependant offrir une base solide à une cité nouvelle : le lieutenant général de l'Empire s'y installa, puis le Sénat ; on y créa un tribunal, des écoles, des asiles, des fabriques d'armes ; le port se remplit vite. Deuxième moyen : la contrainte : « Les riches furent obligés de bâtir à Pétersbourg des maisons régulières suivant leur fortune » (5). Enfin, troisième procédé : l'empereur attira le

(1) Voltaire (*op cit.*) parle de 300.000 hommes que le czar aurait fait venir de tous ses états jusqu'au royaume d'Astrakan et aux frontières de Chine. Estimation sans doute exagérée.

(2) *The Encyclopaedia britannica* : tome XXIX, p. 40.

(3) *Grande Encyclopédie* : tome XXIX, p. 250.

(4) Voltaire, *Histoire de Russie*, p. 157.

(5) Voltaire, *Histoire de Russie*, p. 121.

plus possible les étrangers ; il encouragea les manufactures naissantes, donna de la terre aux uns et des maisons aux autres. Lorsque mourut Pierre le Grand, qui avait pris un marais, il laissait une capitale.

Les économistes libéraux ne peuvent que se voiler la face devant ces royales interventions. Les partisans du « laissez-faire » ont certes beau jeu en traitant de factices des créations de cet ordre ; ils n'ont peut-être pas tort lorsqu'ils se récrient devant les procédés employés : primes à la construction, obligation de bâtir, etc... qui sont autant d'actes étatistes, donc anti-individualistes. Mais quelque soit leur partialité, il leur faut bien saluer très bas le chef-d'œuvre des chefs-d'œuvre : Versailles.

Autant Pétersbourg est l'œuvre de Pierre, autant Versailles est l'œuvre de Louis. La ville et le palais n'ont qu'un architecte : le roi. Mansart et les autres ne comptent pas ; ils n'ont été que les exécuteurs de génie d'une volonté toute puissante qui a donné au palais son unité, son harmonie et sa cohésion, qui a pour ainsi dire, assuré la permanence de l'œuvre. Versailles, la ville et le château, — aussi bien que le siècle tout entier — n'ont existé que par et pour le roi : on ne les conçoit pas sans lui. C'était un petit village au XII^e siècle ; un rendez-vous de chasse sous Louis XIII. La nature ne l'avait même pas pourvu d'eau. Tout a été artificiel, et tout a été grandiose. Le plan de la ville de Versailles est *la plus surprenante leçon d'urbanisme* dans ce siècle qui ne connaissait que les rues étroites, sinueuses et nauséabondes, sans ordre et sans lumière. La cité du Roi-Soleil possède des avenues de cent mètres de large, une belle allure géométrique — qui n'a cependant pas la sotte rigidité d'équerre des voies

américaines — ; on sent partout l'œuvre d'un maître qui a su imposer son bon plaisir, et qui a vu grand et droit (1).

Les travaux du Versailles royal commencèrent en 1661. Très vite, autour du palais se groupèrent, à respectueuse distance, les demeures des courtisans qui tenaient à vivre le plus près possible des faveurs du souverain. Outre que le château pouvait à lui seul loger 10.000 personnes, Versailles, avec la foule des bourgeois et des commerçants que son renom attirait, devint bientôt l'une des grandes villes de France. La soudaineté de sa naissance en a fait, pendant un temps, une ville-champignon.

Et, il faut bien le dire, la première des démocraties n'a pas agi autrement que la monarchie absolue ; seulement les résultats ont été moins brillants : la ville de Washington a longtemps végété avant d'être une capitale digne de ce nom.

Les Etats-Unis, de 1781 à 1789, n'avaient pas eu de capitale : les petites républiques, jalouses les unes des autres, ne voulaient consacrer la suprématie d'aucune d'elles ; c'était de l'égalité bien comprise. Mais ce régime n'allait pas sans une certaine instabilité : le siège du Congrès passa de New-York à Philadelphie, d'où une ré-

(1) Dans son admirable *Urbanisme* (Paris, 1925), Le Corbusier, qui rapporte si heureusement les tendances très modernes de *l'Esprit Nouveau*, salue avec respect « l'esprit lucide de Louis XIV... Le grand Roi fut, depuis les Romains, le premier urbaniste d'occident » (p. 37). Ce fut aussi, dit-il à propos de la place Vendôme, le « dernier grand urbaniste de l'Histoire » (p. 149) ; et ailleurs, à propos des Invalides : « Hommage à un grand urbaniste. Ce despote conçut des choses immenses et il les réalisa. Le rayonnement de sa gloire est sur tout le pays, partout. Il avait su dire « Je veux », (p. 285). Cf. aussi p. 85, 146.

volte militaire le chassa, puis à Trenton et à Annapolis, et retourna enfin à New-York. Cet état de choses ne pouvait durer ; on conçut enfin la nécessité d'une capitale permanente.

Où la situer ? Dispute entre les états. La raison fit admettre de tous que le siège du Congrès devait être au centre du pays. Comme, par ailleurs, les capitales européennes se trouvaient sur de grands fleuves (Paris, Londres, Rome, Vienne), on décida de satisfaire à ce précédent. Le fleuve le plus central des Etats-Unis d'alors était le Potomac : son choix ne fit plaisir à personne, aussi fut-il adopté de peur qu'un autre choix ne fit plaisir à quelqu'un. Le 16 juillet 1790, une loi autorisa George Washington, président des Etats-Unis, à nommer trois commissaires chargés de trouver et d'acheter sur le Potomac un district de 25 kilomètres carrés et d'y bâtir la « Federal-City ». Washington connaissait bien les rives du fleuve, qui avaient vu ses jeunes ébats. Il trouva, devant une anse profonde du Potomac, en face d'Arlington, un vaste emplacement marécageux qu'il se procura à bon compte. Le 15 avril 1791, Washington et les trois membres de la commission prirent officiellement possession du terrain. Il confia l'exécution du tracé topographique au français Pierre Lenfant « qui prit pour modèle la ville de Versailles avec ses rues croisées à angle droit et ses larges avenues lancées en éventail d'un point central » (1). Les terrains furent divisés en lots, les lots vendus aux en-

(1) A. Moireau : La Naissance d'une Capitale (Washington), (*Revue des Deux-Mondes*, 15 décembre 1893, p. 888), Voir aussi *The Town planning Review* 1910, p. 137.

chères en septembre 1791. Ainsi naquit la capitale des Etats-Unis d'Amérique.

Ces villes d'origine politique ne croissent jamais avec la vertigineuse rapidité des véritables mushroom-cities ; elles ont avec elles le commun caractère de sortir toutes faites du sol, d'être des villes dès leur enfance. Mais une fois qu'elles ont atteint un certain niveau, leur développement n'est plus que celui d'une ville normale (1).

Pareil phénomène se retrouve en ce qui concerne les villes d'origine militaire. Leur création est tout aussi arbitraire : pour les besoins de la défense nationale, un gouvernement décide de construire un fort, ou une citadelle : c'est une ville qui naît. Il est rare qu'une valeur stratégique coïncide avec une valeur économique. Si ce fut le cas de Chicago ou de Saint-Louis, qui commencèrent par être des forts — auxquels du reste elles ne doivent rien de leur actuelle prospérité — ce ne fut pas celui des nombreux postes militaires que tous les siècles ont créés en tous les points du monde. Un des rares cas intéressants — économiquement parlant — est celui du Havre : François 1^{er} y créa en 1517 un port militaire, qui est la base de la ville actuelle ; mais, précisément, cette destination empêcha la nouvelle cité de se développer avec l'aisance qu'autorisait sa situation privilégiée : les servitudes militaires entravèrent son essor, jusqu'en 1802, date à laquelle la préfecture maritime fut transférée à Cherbourg (2).

Plus encore donc que les villes de résidence, les villes fortes, dont la naissance est également brutale, ont de la

(1) Voir infra, p. 127.

(2) Cf. Th. Nègre : L'extension du Havre (*La géographie*, juillet 1927, p. 40).

peine à persévérer dans leur extension, qui est d'ailleurs limitée dans l'espace par une ceinture de remparts ; elles sont condamnées à ne se développer qu'en faisant craquer cette ceinture.

C. CAUSES PSYCHOLOGIQUES

Les phénomènes économiques, quels qu'ils soient, ne peuvent jamais être envisagés en eux-mêmes, comme des phénomènes physiques ou chimiques. Les lois qui les régissent comportent toujours un facteur indéterminé, qui est l'*homme*. Et les lois de la psychologie ont elles-mêmes trop peu de certitude pour qu'on puisse sérieusement tabler sur elles.

Ce qu'il est permis d'affirmer, c'est que dans tous les cas où intervient l'élément humain, cet élément ne saurait être considéré seulement dans ses rapports avec les choses, mais aussi dans sa nature propre. Les villes artificielles naissent nécessairement d'un déplacement d'hommes. Or, de nos jours, les hommes sont libres ; et s'ils vont vers un point du globe, c'est — exception faite de rares cas de coercition d'ordre politique — parce qu'ils le veulent bien, parce qu'un mobile psychologique les y incite. Ce mobile est éternellement le même ; il y vont, poussés par l'appât du gain. Disons, plus techniquement, par l'*espoir d'une rente*.

L'expression doit être comprise dans son sens ricardien élargi. Les pionniers qui se procurent un placer ne le défont pas pour l'amour de l'art, ni pour passer le temps : ils comptent qu'à chaque coup de pic ou du moins qu'à la totalité des coups de pic qu'ils auront donnés correspondra une rente ; c'est-à-dire que la valeur du travail

qu'ils auront fourni (y compris frais de voyage, prix d'achat du terrain, etc...), sera inférieure à celle des pépites qu'ils extrairont. Dans un cas plus général, un émigrant ne s'établit en un endroit donné que parce qu'il compte en tirer un bénéfice ; il n'y achète du terrain, et n'y bâtit sa maison que parce qu'il en espère une plus-value.

Les faits ont souvent correspondu à ces espoirs. Dans nos cités d'Europe, le terrain prend une valeur toujours plus grande. « La valeur des emplacements urbains est gouvernée par les principes ordinaires de la Rente » (1). A Londres comme à Paris, les mêmes terrains ont eu en quelques siècles des plus-values inouïes ; l'achat d'un lot en banlieue est un placement : quand dans n années, la ville se sera annexée ses faubourgs, quand ses chemins de fer souterrains les desserviront, le lot aura décuplé sa valeur : comparez ce que pouvait valoir, sur les Champs-Élysées, quelques toises de terrain sous Louis XV, et ce qu'elles valent aujourd'hui (2).

Lorsqu'il s'agit de ville-champignon, la plus-value de vient énorme : c'est inévitable (3). Ce qu'un terrain à Paris met cinq cents ans à acquérir, un terrain à Los Angeles l'acquiert en cinq années. En outre, l'envergure de la plus-value peut être plus grande ; car il ne s'agit plus dès lors

(1) Stuart-Mill, *Principes*, L. IV, chap. 5, § 3.

(2) Voir P. Lévy : De la plus-value foncière dans le département de la Seine (*La Vie Urbaine*, 1922, p. 295).

(3) « Voici un petit village : dans dix ans, il sera devenu une grande ville, dans dix ans, le taux de l'intérêt sera-t-il plus élevé ? Non. Qu'est-ce donc qui aura augmenté ? La rente, la valeur du sol ». (Henry George : *Progrès et Paupreté*).

d'un placement, mais d'une spéculation. On ne capitalise plus les terrains, on joue sur eux.

Il y a un exemple classique de ces rentes subites nées d'une concentration brusque de population sur des espaces restreints ; c'est celui de Chicago (1), où un quart d'acre acheté en 1830, pour 20 dollars, lorsque l'agglomération avait 45 habitants, valait 25.000 dollars en 1836 et 1.250.000 après 1894. Le quart d'acre était resté un quart d'acre, mais sa valeur avait augmenté de 1.249.980 dollars, qui correspondent à sa *valeur de rareté*. Comparons cette progression avec celle de la population, d'après les recensements les plus proches des dates envisagées :

	Coût du 1/4 d'acre	Nombre d'habitants
1830	20	45 (2)
1836	25.000	4.170 (en 1837)
1894	1.250.000	1.099.000 (en 1890)

Donc, pendant que la population passait de 1 à 92 et à 24.422, le coût du terrain passait de 1 à 1.250 et à 62.500. La différence entre la seconde et la première progression représente en partie le rôle de l'agiotage.

En France, d'ailleurs, on trouve des exemples de plus-values semblables : citons seulement le nom de La Baule, où l'on donnait pour quelques francs, en 1900, des terrains qui valent maintenant des fortunes.

(1) Cité par Michel Tikansky : *La Ville moderne*, Paris 1927, p. 139 Cf aussi Gide et Rist, *Histoire des Doctrines économiques*, p. 625.

(2) D'après *La Nature* (1887, II, 338) : Accroissement des villes aux Etats-Unis. Les statistiques officielles des Etats-Unis (*Statistical Abstract of the U.S.*, 1910, p. 50) ne mentionnent aucun chiffre de population pour Chicago en 1830.

L'espoir d'une rente n'est d'ailleurs pas exclusif aux villes nées d'une cause économique ; les villes politiques, elles aussi, spéculent sur lui, comme il spéculait sur elles ; mais la rente est d'un autre domaine. Les courtisans des rois — et aussi bien, ceux des Congrès ? — en attendent des faveurs. Les courtisans du XX^e siècle ont des espoirs très matériels, ceux du XVII^e se contentaient de quémander un sourire ou un regard. Mais tous font nombre.

Les premiers habitants des villes surgissantes en attendent donc un bénéfice : le coup de pioche heureux, le titre de noblesse, le salaire élevé ou la plus-value foncière. S'ils n'en attendaient rien, ils seraient restés chez eux. Mais, voyant au loin des perspectives de rente, ils s'y sont rués : la ville est née.

IV

LES NOMS DES VILLES-CHAMPIGNONS

Caractères généraux des noms de lieux — La toponymie artificielle — Reproduction de noms antérieurs — Town et City — Désignation selon les caractères extérieurs — Désignation d'après le nom du propriétaire ou du fondateur — Glorification de souverains et de grands hommes — Reproduction de noms de villes étrangères — Le domaine de la fantaisie : noms de cités mortes, de héros antiques, de divinités, de poètes, de batailles ; noms abstraits — Le domaine du barbarisme.

Toutes les agglomérations ont des noms, et l'usage de numérotter les villes ne s'est pas encore répandu, même

dans la jeune Amérique (1). Le caractère essentiel des noms de lieux est d'être spontané : ils sont le produit inconscient d'une collectivité (2), rongé par la patine des siècles. Seuls les spécialistes de la toponymie peuvent atteindre, par la recherche des formes originales, le sens premier de ces noms ; et encore sont-ils souvent réduits à ne faire que des conjectures. En France, les noms les plus illustres ont gardé leur secret : qui dira avec certitude ce que représente le *Luc de Lugdunum*, *Lyon*, ce que signifie *Burdigala*, *Bordeaux*, et même ce à quoi correspond le nom des *Parisii* d'où est venu *Paris* ?

Tout au contraire, les villes artificielles sont baptisées artificiellement. Le temps a généralement conservé intact leur nom de fraîche facture. Les profanes peuvent non seulement comprendre ces toponymes, mais encore retrouver à quelle décision consciente, à quel acte réfléchi ils doivent d'exister. On peut connaître leur date de naissance comme celle des villes auxquelles ils s'appliquent.

La toponymie des Etats-Unis offre tout spécialement un très curieux champ d'étude : la vie urbaine s'est développée là-bas avec une vigueur exceptionnelle, et il a fallu aux baptiseurs de villes déployer une féconde imagination pour subvenir à des besoins toujours renouvelés. Malgré des répétitions inévitables, leur œuvre créatrice demeure intéressante.

Lorsqu'une agglomération surgit et que le besoin se fait sentir de lui donner un nom, la solution la plus simple

(1) Pourtant, dans les grandes villes de l'Ancien et du Nouveau Monde, on substitue déjà aux noms de quartiers des nombres ordinaux ou des lettres de l'alphabet : voyez *Londres*, *Paris*, *Buenos-Aires*, *Vienne*, etc...

(2) Albert Dauzat. *Les noms de lieux*, Paris 1926, p. 19.

consiste à lui donner celui qu'avait la bourgade préexistante, ou la prairie dans laquelle elle a été bâtie, ou la rivière près de laquelle on l'a dressée : c'est ainsi que Chicago reproduit la forme indienne *she-kag-ong* signifiant pays d'oignons sauvages (1) ; Oklahoma est le nom de la tribu du « peuple rouge ». Omaha désigne les gens d'amont. Seattle est le nom d'un chef indien *See-aa-thl* (2). Tacoma est la corruption de Ta-ho-ma, « la plus grande cime blanche » (3), nom d'une montagne à cinquante milles au S.E. de la ville. Pareillement, au Canada, Winnipeg vient de termes indiens signifiant « les eaux fétides » (4). Et San-Francisco doit son nom à un établissement de pères franciscains qui datait de 1776 ; on a conservé en 1850 le pieux nom de l'endroit, de même que la ville de Versailles a gardé le nom du petit village de Versailles qui existait déjà au XII^e siècle.

C'est la méthode la plus simple. Mais elle n'est possible que s'il y avait un nom antérieur à la nouvelle agglomération. Or lorsqu'on a bâti des villes dans le désert ou simplement dans des lieux inhabités, on a dû systématiquement créer des vocables. Cette toponymie non spontanée n'est évidemment pas propre aux seules villes-champignons. Mais celles-ci en partagent les produits avec les

(1) H. Gannett. *The origin of certain place-names in the U.S.* — Washington 1905 — C'est à cet ouvrage qui présente sous forme alphabétique les *cities* et *towns* des Etats-Unis, que nous empruntons la plupart de nos renseignements.

(2) *The Americana*, New-York 1926, tome XIII, au mot 'Seattle.

(3) *The Encyclopædia Britannica* — Cambridge 1911, tome XXVI, p. 347.

(4) *A history of the origin of the place names connected with the Chicago and North Western and Chicago, St-Paul, Minneapolis and Omaha railways*. Chicago 1908, p. 140.

cités artificielles, et elles en accusent parfaitement l'arbitraire.

*

* *

Le trait dominant de ces noms d'agglomérations, c'est de comporter souvent en terre américaine la finale « City ». Or le mot « city » est, en Angleterre, « un titre honorifique officiellement appliqué aux *towns* qui, en vertu d'une certaine prééminence ont acquis le droit à cette désignation par tradition ou par charte royale » (1). « Aux Etats-Unis, une *city* est une ville incorporée (*incorporated*). Dans beaucoup d'états, surtout dans l'Est, le nombre d'habitants requis pour l'incorporation légale est de 10.000 ; il est parfois de 20 ou 30.000 » (2). En fait, l'usage de ce mot est assez large. Mais il n'en est pas moins curieux de constater le nombre des toponymes américains en *city* : les agglomérations dont le nom est un composé de ce terme n'ont donc pas connu l'intermédiaire du village, ni du bourg (*borough*), ni même de la petite ville (*town*) ; d'emblée, elles ont été baptisées *cities*. La même remarque, à un degré moindre, s'applique aux agglomérations dénommées *towns* (ex. : Capetown, Le Cap) : leur nom, souvent, a pris la désinence « *ton* » (ex : Charleston).

Dans certains cas, la ville nouvelle est dénommée selon le caractère géographique ou topographique le plus marquant. Une oreille française comprend immédiatement le nom de Détroit, ou celui de Montréal (pour Mont Royal), aussi bien que celui du Havre. Citons, sur le même modèle, Little-Roch (Arkansas) : petit rocher ; Springfield

(1) *The Encyclop. britannica*, Cambridge 1910, tome VI, p. 400.

(2) *The Americana*, New-York 1906, tome IV, au mot *City*.

(Missouri) : pays de sources ; Nevada-City doit son nom à de neigeuses montagnes ; Neptune-City (N.J.) doit le sien, très fantaisiste et bien dans le goût d'outre-Atlantique, à sa situation maritime.

Souvent, c'est un nom d'état qui a servi de base au nom de ville : Kansas-City, Oklahoma-City, etc...

Le type le plus symptomatique de cette série de noms est celui qui traduit l'origine même de la ville : Minersville (Pennsylvanie) est ainsi nommée à cause de ses mines de charbon ; Coal-City (Illinois) doit son nom à une cause analogue — Silver-Cliff (Colorado) désigne un rocher d'argent ; Silver-City (New-Mexico), la ville de l'argent. Oil-City (Pennsylvanie), Oil-Center (Californie), doivent leurs noms au pétrole qui les fit naître — Les états du Missouri, de l'Iowa, du Wisconsin offrent des Mineral-Point ; ceux du Michigan, du Missouri, de l'Utah, des Iron (fer) ; l'Ohio recèle Ironton (pour Irontown) ; le Michigan possède Copper (cuivre), la Californie Copperopolis ; le Colorado renferme Golden (or), le Brésil possède Diamantina ; et l'on trouve même, en Californie, une ville du nom de Chromite, qu'elle doit à la présence de mines de fer chromé (*chrom iron mines*).

Le type classique du nom de la ville artificielle est celui qui se compose d'un nom d'homme, fondateur ou propriétaire, et d'une finale transformant ce nom de personne en nom de lieu. Au reste, cette méthode de désignation a été de tous les temps : nos noms de lieux français en *y* ou *ac* dérivent de noms en *iacum* dont le radical désigne invariablement un propriétaire gallo-romain : Vitry, *Victoriacum* = domaine de Victorius ; plus tard, les toponymes en *ville* ou en *court* visèrent des exploitations agricoles dont

le possesseur était généralement un franc : Augerville = domaine d'Auger ; plus tard encore des formations comme La Martinière ou La Renaudière, ont désigné la ferme « à Martin » ou « à Renaud ». Mais il s'agit là de noms spontanés, d'origine anonyme. Les désignations systématiques, par des voies différentes, mènent à des résultats équivalents ; le processus des étapes de la création d'une ville américaine, et de sa dénomination est excellemment indiqué en une suite de dix images humoristiques de Percy Comkshank (1) : on y voit l'anglais John Smith s'installer avec sa famille dans les forêts d'Amérique, et y bâtir sa cabane. Les premières gravures reproduisent la forêt aux arbres géants, et les sauvages qui peuplent sa solitude. La dernière représente John Smith fumant la pipe sur la terrasse de sa maison et contemplant à ses pieds, en heureux propriétaire, la ville qu'il a fondée, et qui, comme il sied, s'appelle Smithtown. Innombrables sont les villes dénommées sur ce modèle, avec les finales town, city, ville, burg, grad, etc... ou sans finale. Ainsi Rochester doit son nom à C.N. Rochester, premier propriétaire des terrains sur lesquels on bâtit le cité ; Cleveland à Moses Claevland, ancien officier, qui s'y établit le 22 juillet 1796 (2) ; Denver, à J.W. Denver, gouverneur du Kansas et créateur de la ville ; Duluth, au sieur de Duluth, l'un des explorateurs du Mississipi, qui visita l'extrémité des Grands Lacs en 1679 ; Nashville (Tennessee), à Abner Nash, gouverneur de la Caroline du Nord. En Alaska,

(1) Percy Comkshank : *Hints to emigrants or incidents in the emigration of John Smith*, 1845. Cité par : Albert Tissandier, les villes naissantes aux Etats-Unis, dans *la Nature* (1898, II, 139).

(2) A. Demangeon : Le développement d'une grande ville américaine, Cleveland, dans les *Annales de géographie*, 1927, p. 347.

Dawson-City, capitale aurifère, a pris son nom du géologue G.M. Dawson qui explora la contrée. Au Canada, Vancouver reproduit le nom d'un capitaine anglais qui s'aventura en 1791 dans ces parages. En Australie, Brisbane fut initialement une colonie pénitentiaire fondée en 1824 par sir Thomas Brisbane, gouverneur de la Nouvelle Galles. En Afrique du Sud, Johannesburg a le privilège d'avoir plusieurs parrains : la ville fut nommée par Johann Rissik « surveyor-general » du Transvaal, qui flatta en même temps, par cette dénomination, le président Krüger et le général Joubert, qui portaient tous deux le nom de Johann (1). En Europe, on trouve quelques noms de cette facture : Sankt-Petersburg reçut le nom du patron de son fondateur Pierre 1^{er}. Friedrichshofen a été créé en 1811 par Frédéric de Wurtemberg en unissant Buchorn et Hofen (2). En France même, le nom de Charleville est dû à Charles de Gonzague (1606), celui d'Albertville, au roi Charles-Albert (1845), Fréjus (Forum Julii), Autun (Augustodunum), Grenoble (Gratianopolis) et toutes les villes dont le nom comportait Caesar ou Auguste ont été agrandies par des empereurs romains (3). Et Bizance, créée au VII^e siècle, avant Jésus-Christ par Byzas de Mégare, a été rebaptisée Constantinople mille ans plus tard par l'empereur Constantin.

Mais souvent les noms de personnes qui sont à la base des noms de ville ne reproduisent pas des noms de propriétaires ou de fondateurs ; ce sont alors des hommages, plus

(1) *Johannesburg, South Africa*. Johannesburg 1924, p. 125.

(2) Cet exemple et plusieurs des suivants sont empruntés à Albert Dauzat : *Les Noms des lieux*, 1926, p. 38.

(3) Il est aujourd'hui à peu près prouvé que le nom d'Orléans ne vient pas, comme on l'a longtemps cru, de l'empereur Aurélien.

ou moins déterminés et justifiés, à des souverains, à des ministres ou à des héros nationaux : En Australie, Adélaïde, fondée le 28 septembre 1836, a été ainsi nommée en l'honneur de la reine Adélaïde, épouse de Guillaume IV ; Melbourne, en l'honneur du Lord Melbourne, premier ministre d'Angleterre. En France, nous avons eu Napoléon-Vendée, et Bourbon-Vendée, pour La Roche-sur-Yon. Les Etats-Unis sont riches de ces dédicaces parfois imprévues : de même que les noms de leurs états-membres furent souvent des hommages (La Caroline : nommée en l'honneur de Charles IX de France ; la Louisiane : de Louis XIV ; la Géorgie : de George II d'Angleterre ; le Maryland : d'Henriette Marie, épouse de Charles 1^{er}, etc...), de même leurs villes évoquent parfois le nom de personnalités chères aux émigrants ou aux fondateurs de colonies : Augusta, en Géorgie, rappelle le nom d'une princesse royale d'Angleterre contemporaine de George II — Augusta, dans le Maine, celui d'Augusta de Saxe-Cobourg, épouse de Frédéric, prince de Galles — Charleston est un hommage à Charles II d'Angleterre, Pittsburg, à William Pitt. Les héros américains ont leur juste part : Lincoln (Rhode Island), Lincolnville (Caroline du Sud), Franklin (Géorgie, Iowa, Nebraska, Maine...), Lafayette (Oregon...), Monroë (Maine...), Roosevelt (New-Mexico) sont des noms chers aux Yankees. N'oublions pas la capitale fédérale Washington, qui perpétue le nom du libérateur de l'Amérique, au même titre que Leningrad en U.R.S.S. glorifie la mémoire du disciple de Marx.

Il est un autre type également classique de toponyme artificiel ; il est très goûté des colons qui retrouvent en lui des souvenirs de leur pays d'origine. C'est celui qui consis-

te à importer et à implanter le nom d'une ville étrangère. Déjà, en Espagne, une Carthago nova, devenue Carthagène, évoquait la métropole d'Afrique. Cette Carthagène a été exportée à son tour en Amérique du Sud (Colombie), avec ses compatriotes Grenade (Nicaragua), Valladolid (Mexique) et Santiago (Chili). La Nouvelle-Orléans est d'exportation française. New-York est d'exportation anglaise. Et les villes américaines qui reproduisent (avec ou sans le préfixe *New*) des toponymes étrangers ne se comptent pas : citons, dans le contingent français : Paris (Kentucky) (1), Marseilles (Illinois), Lyons (N.Y.), New-Rochelle (N.Y.). Le Canada possède Verdun (Québec) et Montmartre. Apport anglais : London (Ohio et Canada), New-London (Connecticut) ; Liverpool (N.Y. Ohio), Manchester (Massachussets, New-Hampshire, New-York, Virginie), Reeds (Massachussets), Porland (Oregon) ; Boston doit son nom à son premier clergyman, John Cotton, qui avait été vicaire à Boston dans le Lincolnshire, en Angleterre (2). Douze villes aux Etats-Unis portent le nom de Birmingham. L'apport allemand n'est guère moindre : trente-six agglomérations s'appellent Berlin ; on trouve Hamburg (N.Y.), Frankfort (Kansas), Leipsic (Delaware, Ohio), Vienna (Michigan), New-Ulm (Minnesota). D'Irlande sont venus Dublin (Georgie), Belfast (Maine) ; de Hollande, Amsterdam (N.Y.) ; d'Espagne, New-Madrid (Missouri), Barcelona (Californie) ; d'Italie, Rome (N.Y., Georgie), Milan (N.Y.) ; de Suisse, New-Geneva (Pennsylvanie),

(1) En France, nous avons donné l'exemple de pareil transfert en créant, dans le Pas-de-Calais, Paris-Plage.

(2) H. Gannett. *The origin of certain place-names in the U.S.*, Washington 1905, p. 53.

Bernville (Pennsylvanie) ; de tous les coins du monde, Moscow (Maine), Riga (Michigan), Buda (Illinois), Antwerp (N.Y.), Athens (Illinois, Georgie), Cairo (quatorze noms de lieux), Calcutta (Ohio, Virgine occidentale), Delhi (N.Y., Delaware), Jerusalem (Californie), etc.



Ici, il y a lieu de se demander si ce sont toujours des émigrants qui ont voulu fixer dans leur nouvelle patrie des noms de leur pays d'origine. Certains toponymes ont en effet une telle fantaisie qu'on doit hésiter à leur attribuer une raison d'exister autre qu'une imagination débordante. Sans doute, les Jericho (Vermont) et les Bethlehem (Pennsylvanie) peuvent encore s'expliquer logiquement. Mais les Versailles (Indiana), Potsdam (New-York), Westminster (Massachussets) et Schonbrunn (Ohio) témoignent déjà d'une folie des grandeurs très américaine. Et les Babylon (N.Y.), Sparta (Illinois), Ninevah (Indiana), Carthage (Missouri), Troy (Kansas, N.Y., Ohio, Mississipi), ne peuvent plus être l'apport d'émigrants : ces noms relèvent de l'invention pure, et, par ce côté, ils accusent admirablement le caractère artificiel de toutes ces villes.

Peut-on classer des fantaisies ? Indiquons seulement que les fondateurs de cités ont puisé dans tous les domaines, dans tous les temps et dans tous les pays. Les grands hommes qui ont le moins songé à l'existence des Etats-Unis d'Amérique y trouvent leur consécration : si Tell-City peut se justifier par des colons suisses, Bismark (Missouri, Dakota), par des colons allemands, Napoléon (Ohio) et Bonaparte (N.Y., Iowa), par des colons français, si Co-

lumbus (Ohio) a sa raison d'être outre-Atlantique, on ne peut qu'enregistrer sans commentaires des noms comme Romulus (Michigan, N.Y.), Hannibal (Missouri), ou Cincinnati (Ohio). Le goût des colons du XVIII^e Siècle pour l'âge gréco-romain et pour toute l'antiquité en général coïncidait avec les doctrines du retour à l'état de nature, préconisé par Rousseau et par toutes les révolutions d'alors : d'où sans doute cette glorification de l'austère Cincinnatus, et aussi peut-être cette élévation (?) de divinités au rang de noms de villes : Minerva (N.Y., Ohio), Diana (N.Y.), Apollo (Pennsylvania) (1). Les poètes deviennent eux aussi des noms de lieux : Milton figure dans le Vermont et le New-York, Byron en Georgie ; et Victor Hugo a servi de parrain à l'étonnant composé Hugoton (Kansas). Les Américains ont même eu recours aux personnages fictifs créés par les grands écrivains : ne trouve-t-on pas Romeo dans le Michigan et Hamlet dans la Caroline du Nord (2) ?

On rencontre aujourd'hui au Canada des villages du nom de Joffre et de Foch. Mais il y a longtemps qu'aux Etats-Unis les exploits guerriers ont aidé l'imagination défaillante des baptiseurs ; en sont témoins Rivoli (Illinois), Arcola (Illinois), Lodi (New-Jersey), Marengo (Alabama, Illinois, Iowa), Marathon (N.Y.). Mais nous-mêmes, Français, nous avons créé dans la banlieue parisienne des agglomérations portant le nom de Malakoff ou du Krem-

(1) Cf. le Port-Vendres des Romains (Portus Veneris), Nice (de Nike, déesse de la victoire) et la Vera-Cruz des émigrants espagnols au Mexique : noms d'origine « divine ».

(2) D'après Gannet, *op. cit.*, cet Hamlet pourrait reproduire le nom d'un fondateur ; il est en tous cas sans rapports avec le vocalable anglais hamlet (hameau).

lin ; ces dénominations semblaient réservées aux rues ; elles ont gagné les villes.

Où se trouve la véritable innovation des Américains en matière de toponymie, c'est dans l'introduction des idées abstraites dans les noms de villes (1). Sans parler des plus qu'étranges Phenixville (Arizona), Eurêka (Illinois, Californie, Kansas) ou Demopolis (Alabama), il est permis de goûter toute la saveur de noms comme Liberty (Kansas, Texas), Fortuna (Californie), Republic (Michigan), ou Independence (Kansas). On peut à la rigueur expliquer le nom de Regina (Canada) par son ambition d'être la reine de la prairie, le nom de Concord (N. Hampshire) par l'union qui existait entre les premiers colons, ou par la manière pacifique dont se fit l'acquisition des terrains, le nom de Providence (Rhode-Island) par les aventures miraculeuses — et d'une douteuse authenticité — de son fondateur. Quant à l'extravagant Philadelphie — grec philadelphos, qui aime ses frères — il est l'œuvre de William Penn, dont l'arbitraire a également dénommé la Pennsylvanie (Penn-sylvania).

Avant de clore ce chapitre, nous voulons formuler une protestation contre certains abus de ce genre de fantaisies. Libre aux bâtisseurs de villes de les appeler à leur gré, même contre toute logique et toute vraisemblance ;

(1) Sous la Révolution française, cependant on vit d'extraordinaires noms de lieux du genre de Fontaine L'Egalité (Fontenay-le-Comté), Rocher de la Liberté (Saint-Lô), Commune Affranchie (Lyon). Sans tenir compte des suffixes, il y eut 19 communes portant le nom d'Egalité, 16, de Fraternité, 11, de Liberté (y compris le nom de Liberticole), etc... (D'après Figuières : *Les noms révolutionnaires des communes de France*, Paris 1901). Mais le temps passe vit de cette démagogie toponymique.

mais, pour Dieu ! qu'ils évitent les effroyables barbarismes dont ils se sont parfois rendus coupables ! Les néologismes sont soumis à des lois dont il est imprudent de s'affranchir : on ne crée pas un mot en alliant un terme latin et un terme grec. Cependant les Américains sont assez coutumiers d'énormités philologiques de pareil calibre ; nous ne prendrons dans leur toponymie que deux exemples : Leadville (Colorado) et Minneapolis (Minnesota) (1).

Leadville doit son nom à d'importantes mines de plomb (anglais lead). Lead-City eut été correct, autant que Plombières. Mais Leadville est épouvantable.

Minneapolis bat tous les records de l'absurdité : le nom sonne bien, évidemment ; mais il unit un vocable indien (minné : eau) et un terme grec (polis : cité) : rencontre inattendue, et que ne justifie pas la présence d'un fleuve à Minneapolis. Il fallait l'appeler Rivertown ou Water-City, ou bien, si vraiment l'on tenait à ressusciter la langue d'Homère, Hydropolis.

Tel quel cependant, un nom comme Minneapolis synthétise bien les noms des villes-champignons et des villes-artificielles : il suppose un afflux de gens de toutes races et de toutes langues, un cosmopolitisme extraordinaire ; il résume la civilisation primitive et celle qui vient : il implique nécessairement, par son arbitraire et son fallacieux aspect savant, une désignation non spontanée ; elle a poussé en une nuit, et elle est entrée dans l'histoire : Minneapolis est le chef-d'œuvre de la toponymie artificielle.

(1) Cf. aussi Copperopolis (Californie), cité p. 96.

CHAPITRE DEUXIÈME

le Développement des Villes-Champignons

I

PHASE D'INSTALLATION

Ses caractères — Structure sommaire des villes surgissantes — Habitations : voirie et esthétique — Lotissements.

Structure systématique — Simplicité : symétrie et rectitude — Les villes en damiers ; les gratte-ciel et l'urbanisme — Prévoyance — Préexistence d'organismes d'une économie avancée ; les banques — Définition du boom.

Si l'on considère le phénomène de l'évolution des villes surgissantes, on ne peut guère distinguer leur naissance de leur développement, ni la phase d'installation de l'ensemble de leur vie : elles naissent, elles s'installent constamment. Du jour où elles cessent de s'installer, elles cessent d'être des villes-champignons.

Pourtant une plus minutieuse analyse peut permettre

de différencier dans la continuité du phénomène certaines étapes : sous son aspect *statique*, la naissance est la première de ces étapes ; sous l'aspect *dynamique*, ce sera la phase de première installation : ses caractères peuvent persister tant que la ville persistera dans sa croissance vertigineuse ; mais ils n'en sont pas moins susceptibles d'être étudiés objectivement.

Deux cas se présentent : ou bien les maisons précèdent les hommes, ou bien les hommes précèdent les maisons. Le premier cas est surtout celui des villes politiques — Rome ou Washington ; le second celui des villes de gisements — San-Francisco —. Mais toujours, le caractère artificiel et brutal de leur naissance donne à leur installation deux aspects, qui ne sont pas contradictoires : elle est *sommaire* ; et elle est *systématique*.

*

* *

Sommaire ? S'il y a une espèce de ville qui réponde bien à ce qualificatif, c'est la ville-champignon : il y avait là une steppe inculte, une plage déserte, une forêt sauvage ; l'année suivante, des hommes y vivent, y travaillent, y habitent. Inévitablement, il a fallu faire vite. Ce n'est pas là qu'il faut aller prendre des leçons d'un urbanisme achevé (d'un urbanisme rapide, peut-être). Durant ses premiers jours, la ville est un camp : on dort sous la tente ; c'est ainsi qu'a débuté Johannesburg ; on a « improvisé » une ville ; aux habitations de toile ont succédé celles de tôle : ce fut l'époque des tin-shanties (littéralement : mesures de fer-blanc) (1). Puis au zinc, on

(1) Johannesburg (South Africa), p. 5. Joh., 1924.

a substitué la brique. San-Francisco, l'une des premières en date des mushroom-cities de type américain contemporain, a connu des heures d'un invraisemblable désordre : au hasard sur les grèves de la baie, s'amassèrent des cahutes de planches, des cases faites avec les carcasses de vieilles barques démembrées. On ne connaissait ni clôtures, ni rues, ni alignement ; il n'y avait ni propriétaires ni locataires : rien que des immigrants. Dans ces cités hâtives, l'état de la voirie correspond à celui des demeures ; le service des ponts et chaussées municipal n'est pas défaillant, il n'existe même pas. Au bout de quelques jours, ce sont les habitants eux-mêmes qui prennent l'initiative, après avoir plus ou moins aligné leurs « maisons », de tracer de vagues trottoirs de planches qui permettent de circuler, relativement à l'abri de la boue d'une voie défoncée. Puis on pose des madriers sur la rue même, en attendant un tardif pavage.

Pourtant, quelques expériences ont donné aux immigrants, surtout en Amérique, une certaine notion de la symétrie et de l'ordre : pour peu qu'un homme, une société soient les initiateurs du mouvement humain vers la nouvelle cité, ils lui donnent dès son origine une directive : des emplacements sont assignés aux habitants ; les rues sont presque dignes du nom de rues.

Mais là où subsiste l'initiative individuelle, c'est-à-dire dans l'habitation, là subsiste l'incurie : la ville est un vrai campement de bohémiens, avant de devenir une cité aux buildings en ciment armé. Et même lorsque ses demeures ont acquis la carrure et la solidité de celles des cités dont la genèse est séculaire, même alors persistent des restes de cette poussée subite : les somptueux immeu-

bles des rois de l'industrie, des trusts mondiaux, des banques les plus riches voisinent avec la baraque de planches du pionnier d'hier : c'est la rançon fatale de toutes les crises de croissance. Tous les voyageurs ont, en Amérique, remarqué cette confrontation des témoignages d'hier et des promesses du jour. Dans l'« incroyable expansion » de Seattle, « des quartiers entiers sont fraîchement sortis de terre ; à côté d'eux subsistent des étendues vagues encore hérissées de souches » (1). Même contraste à Détroit : « A première vue, il appert que la ville a grandi trop vite... Dans le centre subsistent, hideux, les quartiers de nègres, les baraques en bois, branlantes et léprosees » (2). A Chicago, on retrouve « cet aspect d'inachevé, de hâtif, de provisoire... Les quartiers nègres et le ghetto défigurent, avec leurs bâtisses infâmes, certains quartiers assez centraux. D'ici dix ans, sans aucun doute, tout cela sera autre ; les hideuses petites bâtisses, quelquefois en bois, auront disparu et partout des quartiers neufs auront pris leur place. Que ne peut accomplir une telle ville en dix ans ! » (3). Même à Washington que sa nature destinait à plus de soucis d'élégance, « des cabanes de nègres gâtent encore plus d'une avenue ; certaines rues sont de véritables histoires de l'habitation... la maison étrusque ou assyrienne en face du château de Parsifal, une pagode indienne à deux pas du Parthénon ; aux pieds du Post-Office, im-

(1) Fr. Herbet : Les ports américains du Nord-Ouest (*Annales de Géographie*, 1913, p. 160).

(2) J. Gontard : *Au pays des gratte-ciel*, Paris 1925, p. 151.

(3) J. Gontard, *Au pays des gratte-ciel*, Paris 1925, p. 176, 177.

mense construction gothique, haute de 70 mètres, se maintiennent des masures d'un étage » (1).

Ces étranges voisinages des habitations se retrouvent chez les habitants : ils sont là, tout neufs eux aussi, ne se connaissant pas de la veille et se coudoyant ; ils ont encore leur langue et leurs mœurs locales : les Scandinaves aux cheveux blonds, les Anglais au col rigide, les Canadiens au bonnet de fourrure, les nègres au sourire béat, les Allemands et les Irlandais, les Juifs et les Italiens coexistent sans fusionner ; population disparate, mais qu'unifieront la solitude, la communauté d'intérêts et de travail et la puissance d'absorption des terres nouvelles.

Dans les mushroom-cities, il a toujours fallu aller au plus pressé : les soucis d'ordre matériel ont dû passer avant les soucis d'ordre esthétique. L'Américain songe à faire vite, à faire grand, jamais à faire beau ; ou s'il y songe, ce n'est jamais qu'à condition de ne rien sacrifier des autres contingences. Les villes qu'il bâtit en hâte ne comportent rien qui ne soit nécessaire à la poursuite directe du but pour lequel elles sont nées. Les cités de jadis avaient leurs églises, leurs temples ; elles dressaient des arcs de triomphe, des musées, des palais, des arènes, des théâtres. La ville-champignon ne comporte guère ces établissements désintéressés, qui reposent sur des spéculations de l'esprit ; « les hautes cheminées se dressent, de vastes bâtiments sans style et sans beauté s'élèvent au milieu de quartiers monotones composés de maisons uniformes... la ville n'a pas encore dégagé son propre idéal et semble pro-

(1) P. Lefavre : Une capitale fédérale, Washington (*Revue des Deux-Mondes*, 1899, III, p. 150).

visoirement n'avoir pour devise que ce simple mot : *Toujours plus* » (1).

Ce n'est du reste pas un reproche ; d'abord certaines cités américaines, en ralentissant leur poussée, se sont davantage préoccupées de ces questions d'esthétique, que la folie des affaires leur avait nécessairement fait négliger ; (2) en outre, même pour les mushroom-cities dont la perfection reste *sommaire*, on peut leur trouver « ce je ne sais quoi de jeune et de hardi, de pratique et d'inachevé, qui est la marque de la vie américaine et qui rend si semblables les unes aux autres les villes des Etats-Unis » (3).

En France, dans la banlieue parisienne, partout où se font des lotissements, on retrouve ce caractère de sommaire et d'inachevé ; mais hélas, rien de jeune, ni de hardi ! Les journaux se font l'écho des doléances des « mal lotis », dont le léger « pavillon » de briques borde une rue sans trottoir, où l'adduction et l'écoulement des eaux sont grossiers, que la boue rend impraticable. Les plans du lotissement étaient prometteurs ; ils laissaient entrevoir des avenues dans la verdure. La réalisation est loin du rêve : les lotisseurs, pour vendre davantage de terrain, rétrécissent les artères au point de les rendre minuscules, et né-

(1) F. Schrader : L'évolution des cités (*Annales de géographie*, 1917, p. 3).

(2) Voir, en particulier, outre la collection de la revue *The American City*, un article sur « l'esthétique urbaine aux Etats-Unis », de W. E. Willoughby dans le *Musée Social* (Mémoires et Documents) 1910, p. 293.

(3) A. Demangeon, Duluth, les mines de fer et l'essor de la ville (*Annales de géographie*, 1913, p. 128).

gligent les travaux collectifs qui grèveraient leur « affaire » (1).

Ainsi, que les maisons précèdent les habitants, ou inversement, les cités surgissantes, jusqu'au jour où elles ne le sont plus, restent sommaires.

*

* *

Systématiques, elles le sont tout autant. Exception faite des débuts d'un San-Francisco, ceux des villes-champignons semblent tous rigidement conçus dans le même moule : un instinct de symétrie, et plus souvent une décision d'un de ceux qui mènent la foule font que l'ordre préside à leur destinée. Johannesburg, née en septembre 1886, fut certes d'abord un campement informe, ses premiers bâtiments furent érigés sur l'emplacement même des mines de Ferreira et Wimmer, mais dès décembre suivant, le gouvernement boer fixa nettement en dehors et à côté du lieu d'exploitation le site définitif de la ville « convenable » (*proper city*) (2) ; il fit lotir le terrain et répartir les pièces de terre en janvier 1887 : comme le sol ne coûtait rien, il se paya le luxe facile de voir grand, de créer de larges artères, que bordent aujourd'hui les grands magasins, les hôtels et les immeubles d'affaires. Deux traits dominent constamment ces réalisations urbaines : Elles sont *simples* ; et elles *prévoient*.

Leur simplicité n'est que le corollaire de la condition

(1) Pour la condition juridique des lotissements en France, voir la thèse de Mlle S. Daum (*Les lotissements*, Versailles 1926) : « Les marchands de biens lotissent des terrains sans se soucier de leur aménagement » (p. 11).

(2) *The Encyclopaedia britannica*, Cambridge 1911, Tome 15, p. 432.

essentielle : faire vite. Pour y satisfaire, on a bâti les villes en série, comme on fabrique des machines-outils ou des autos. De là le tracé d'avenues rectilignes, qui se coupent à angles droits et forment un immense échiquier sans la moindre diagonale. San-Francisco n'a pas tardé à se pourvoir de ces voies symétriques, éternellement droites, qui sont le produit de la standardisation des villes. Les maisons se plient également à ces rigides perspectives : ce sont des blocs cubiques, énormes et nus, géants et enfantins. Devant eux, entre eux, au-dessus des voies des trams, s'alignent d'innombrables fils métalliques, transmetteurs de la parole, de la lumière, de la force motrice ; on n'a pas eu le temps de les enterrer, comme on le fait dans les villes à la croissance laborieuse et qui ont le souci de leur dignité.

On ne peut pas approuver intégralement cet urbanisme : ces plans en damier, de conception un peu trop jeune, ne facilitent pas la circulation (1), dont les problèmes sont si angoissants dans les cités modernes. Si l'on peut aussi reprocher à la rectitude des rues d'engendrer la monotonie, on ne peut par ailleurs que formuler contre l'entassement irrégulier des buildings l'accusation de désordre : les gratte-ciel ont leur esthétique même dans leur simplicité ; mais leurs élans libres et rivaux, malgré ce qu'ils ont d'impressionnant, ont le grave tort de retirer aux artères des cités le plus précieux des biens : la lumière. Les *sky-scrapers* doivent faire partie des horizons contemporains, et c'est en vain qu'à Paris des arrêtés préfectoraux en retardent l'érection ; mais ils n'acquerront droit de cité qu'à

(1) Cf. *The Annals of the American Academy of political and social Science*, Septembre 1927 : Planning for city traffic.

la condition d'apporter une méthode et non d'engendrer l'anarchie (1).

Pourtant il est une qualité que possèdent les villes-champignons, spécialement en terre américaine : celle de *prévoir*. Et cette qualité est, elle, le corollaire d'une autre condition de leur croissance : faire grand. Les rues, toutes droites, qui sillonnent la ville se prolongent indéfiniment dans la campagne déserte, « sans une maison bâtie encore ; on dirait un tissu qui se forme à vue d'œil, dissolvant et absorbant le paysage primitif » (2), les trottoirs sont déjà faits, l'électricité posée ; on a « déraciné les arbres à dix lieues à la ronde de peur qu'ils ne vinssent à incommoder les futurs habitants » (3) ; pour permettre à la ville de se développer librement, on la définit par un territoire immense ; on spécialise les quartiers : quartier des affaires, quartier du home ; on interpose entre eux des parcs, véritables « campagnes à l'intérieur » (4). Voyez à Chicago, le Grant Park et le Field Museum qui sont des promesses de parc plus encore que des parcs (5). Washington est un modèle de prévoyance urbaine ; ses architectes lui ont octroyé, dès ses premiers jours, 400 kilomètres de rues et avenues et

(1) Cf. Le Corbusier : *Urbanisme*, Paris 1925, p. 43.

(2) Fr. Herbetle, Les ports américains du Nord-Ouest (*Annales de Géographie*, 1913, p. 165).

(3) De Tocqueville, *Correspondance*, Paris 1866 (tome VII des œuvres complètes), p. 111.

(4) P. Vidal de la Blache, *Principes de géographie humaine*, Paris 1922, Fragment IV, La Ville ; p. 295.

(5) Jules Siegfried exagérait à peine lorsqu'il écrivait : « Comme les Américains, surtout ceux de l'ouest, ne doutent de rien, on a commencé un grand boulevard le long du lac Michigan, dans la direction de Milwaukee, distant de 140 km, avec la pensée que bientôt les deux villes seraient réunies ». (J. Siegfried : La situation économique et sociale des Etats-Unis, dans le *Musée Social, Mémoires et Documents*, 1902, p. 1).

une profusion de squares, parcs et places (1) ; la ville avait des proportions en rapport avec le monument colossal que l'on dressait au sommet d'une colline, au nord, fièrement baptisé du nom de Capitole, et avec les espoirs qu'on avait en son avenir.

Ce serait une erreur de croire que cette systématisation et cette prévoyance soient exclusives aux villes américaines ; les villes surgissantes du monde entier ont, dans une certaine mesure, ce même caractère.

En effet, il ne provient pas de l'orientation du tempérament d'une race, mais des circonstances dans lesquelles il a à se manifester ; sans doute les Yankees semblent avoir innée en eux une fureur de taylorisation ; mais c'est précisément parce que les circonstances les ont éduqués qu'ils l'ont acquise. Autrement dit, et sous une forme volontairement rudimentaire, ils ne font pas des villes en échiquier parce qu'ils ont l'habitude des lignes droites ; mais ils ont pris l'habitude des lignes droites en faisant des villes en échiquier.

La preuve en est que des races toutes différentes, mises dans des situations analogues, agissent de la même façon : un coup d'œil sur le plan de Rosario remplacerait bien des phrases ; ce plan trahit la même simplicité de conception, la même rigidité d'exécution que celui de Chicago. En France, une visite au Havre persuade d'un même souci des lignes droites ; et à Saint-Pétersbourg, le seul nom de la *perspective* Newsky n'en dit-il pas long sur la structure de la ville ?

Car il est logique de marcher droit : du jour où l'ur-

(1). D'après A Moireau : La naissance d'une capitale, Washington (*Revue des Deux-Mondes*, 15 déc. 1893, p. 888).

banisme est né, la ligne droite (aujourd'hui condamnée, bien à tort, par quelques réalisateurs contemporains), est apparue comme la plus élémentaire des règles, l'alignement comme le plus nécessaire des devoirs. Dans nos capitales européennes, qui ont longtemps vécu, on perce des rues (1) ; mais dans les villes neuves, il n'y a pas à percer, il n'y a qu'à tracer : alors on trace *droit*.

Le plus moderne de nos urbanistes a déclaré qu'« il faut avoir le courage de regarder avec admiration les villes rectilignes d'Amérique... La rue courbe est le chemin des ânes, la rue droite le chemin des hommes. La rue courbe est l'effet du bon plaisir, du relâchement, de l'animalité. La droite est une réaction, une action, un agissement, l'effet d'une domination de soi » (2). Au fond, ces deux conceptions, comme tout ce qui touche à l'esprit humain, relèvent nécessairement des deux grandes écoles rivales : la rue droite est la rue *classique* (se rappeler le plan de Timgad, ou la percée des Champs-Élysées par Le Nôtre), la rue courbe est la rue *romantique* (se rappeler

(1) Pourtant, si nos villes ont beaucoup vécu, elles n'ont guère acquis d'expérience. Les services publics laissent dans les banlieues les habitants construire à leur gré, faisant voisiner les hauts pignons de brique avec les petites villas ou les cabanes de maraîchers : le tout sans alignement, sans directive, sans unité ; les quelques voies que l'on trace sont étroites et chétives, on ne se préoccupe ni des questions de goût, ni d'un plan d'ensemble. Les seules voies larges sont les routes rayonnant du centre urbain, qui datent de cinquante ans. Le reste va au hasard — Exemple : les faubourgs de Paris. Quel urbanisme lamentable ! Tous les 10 ans, on annonce qu'on va percer une voie triomphale de Paris à St-Germain. En Amérique, la voie serait déjà faite depuis 100 ans, et elle irait jusqu'à Evreux ; et ce ne serait pas une voie qu'on tracerait, mais un réseau de voies. Ah ! Nous ne péchons pas, en France, par excès de prévoyance !

(2) Le Corbusier. *Urbanisme*. Paris 1925, p. 10.

les motifs des jardins anglais ou les étroits passages médiévaux qui firent se pâmer le XIX^e siècle). Pour peu qu'on soit français — et raisonnable —, on ne peut qu'être classique et préférer la ligne droite à la ligne courbe, l'ordre au désordre.

Ce qui est davantage propre aux cités d'outre-Atlantique, c'est le fait très curieux qu'elles possèdent dès leur origine les organes les plus complexes et qui supposent normalement une économie avancée. Une journaliste notait récemment dans les moindres agglomérations du Far-West canadien, à côté des enclos des bisons et des exploitations agricoles, *deux ou trois banques*. Ce trait est spécial aux villes d'Amérique — du Nord et du Sud. Elles n'ont parfois pas encore de maisons d'habitation, ou pas encore d'habitants ; mais elles ont déjà des banques ; « tout groupement nouveau, à l'état embryonnaire, possède ou tend à se donner les organes qui font la ville » (1), à savoir, outre les établissements financiers qui sont l'âme du groupement puisqu'ils lui apportent leurs capitaux, les hôtels et les grands magasins (*general store*). Quelquefois, « il manque quelque chose à ces villes improvisées : ce sont les habitants. Mais déjà les écoles sont construites, les tribunaux siègent, les journaux se querellent, l'hôtel de ville ouvre ses bureaux, la banque agiote, l'armée du salut fait des conversions » (2). Encore une fois, Washington exagère admirablement ce type de ville artificielle : le Capitole, avec toutes ses colonnades, ses escaliers et sa cou-

(1) P. Vidal de la Blache, *Principes de géographie humaine*, Paris 1922, Fragment IV : La Ville, p. 291.

(2) Raveneau : L'élément humain dans la géographie ; cité par R. Peyre, Coup d'œil sur l'origine des villes (*Revue des Etudes historiques*, juillet, août 1914, p. 28).

pole, ne dominait, à la fin du 18^e siècle, qu'un gigantesque marais (1). L'organisme politique, et, ailleurs, l'organisme économique préexistent à la cité même.

*
* *

La période durant laquelle la ville surgissante accouche à leur maximum ces caractères de sommaire et de systématique, a été baptisée en Amérique d'une onomatopée très significative : c'est le *boom*. Un boom, c'est un coup de canon ; le lancement d'une ville est un coup de canon : son premier essor ne va pas, nous l'avons vu, sans publicité, ni sans fracas ; il s'accompagne de spéculation et, en même temps, d'un travail furieux. Les journaux mettent en bonne place le nom de la compagnie qui mène l'affaire, avec références à l'appui ; on trace sur la carte le plan de la cité future, puis sur le sol ; on envoie des brochures, on pose des affiches dans les gares ; on vend les lots aux enchères — Boom.

Mais — il y a un mais — le boom peut conduire au triomphe ou à la faillite. Cela dépend de la valeur réelle de la nouvelle création, des conditions de son lancement, de l'empressement des immigrants : toutes choses que l'Américain résume d'un mot, la *chance*. La chance vient, ou ne vient pas.

(1) En 1800 Olivier Wolcot écrivait : « Il y a une bonne taverne près du Capitole ; on construit quelques maisons » ; et J. Cotton-Smith : « L'Avenue de Pennsylvanie est un vaste marais ».

II

LA CHANCE NE VIENT PAS

Causes de la ruine de certaines villes surgissantes — Mobilité des habitants — Les villes-chantiers.

On peut admettre que *toute ville-champignon est une spéculation*. Et cette spéculation est double, c'est-à-dire qu'elle se produit à deux échelles :

1°) Il y a spéculation de la part de la personne ou de la compagnie qui procède au *lancement* ; celui-ci suppose en effet une mise de fonds : on ne fait pas de publicité, on ne défriche pas de terrains, on ne trace pas de boulevards sans capitaux. Bien entendu, ceux qui lancent une ville espèrent en tirer profit.

2°) Il y a spéculation de la part des immigrants, puisqu'ils escomptent obtenir une *rente* (1).

Ajoutons même qu'il peut y avoir spéculation à un troisième degré, lorsque la société créatrice procède à un appel de capitaux. Les souscripteurs font, en prêtant de l'argent à l'affaire, un acte de foi en sa destinée.

Ce qui nous fait trois sortes de personnages, que, pour plus de clarté, nous appellerons A (le propriétaire ou la compagnie), B (les habitants de la nouvelle cité) et C (les prêteurs de capitaux). Quels sont les cas qui peuvent se présenter ?

Le cas le plus favorable est qu'à l'appel de A, répondent B et C, et que la création de A corresponde à ses promesses.

(1) Voir sup. p. 89 (C. Causes psychologiques).

Mais il se peut que A ne trouve ni B ni C, ou que l'un des deux lui fasse défaut : auquel cas la ville ne naît même pas.

Il se peut — la chose arrive — que A soit un fieffé coquin, qui trompe à la fois B et C.

Ou bien que A, de bonne foi, se soit trompé lui-même sur la valeur réelle de son affaire, et que les victimes en soient, en même temps, A, B et C.

Dans ces deux dernières hypothèses, la ville à peine née s'écroule. L'évènement s'est produit au point d'être devenu banal : la circonstance fortuite qui avait fait jaillir la cité a disparu, ou bien n'a jamais existé ; on avait signalé un gisement aurifère là où il n'y en avait pas, ou là où il n'était que superficiel ; alors, le boom se termine par la ruine. Même s'il y avait réellement de l'or, il suffit qu'on signale à côté un gisement plus riche d'espérances pour que la ville entière y émigre. Rien n'attache les habitants au sol vers lequel ils sont venus : une population d'immigrants est presque aussi mobile qu'une tribu nomade. Elle n'est pas encore soumise aux forces de l'habitude qui enchaînent au pays natal ou au pays dans lequel on a longtemps vécu : elle ignore la religion du foyer ; elle a, de plus, des facilités matérielles pour se mouvoir : souvent les maisons suivent les habitants : la cité de planches, de zinc ou de toile est démontée, les demeures d'un jour sont emballées sur des chariots ou de petites Ford, et emmenées vers de nouveaux espoirs ; le silence revient peser sur la prairie « troublée un instant par la rumeur de cette cité mort-née » (1). Même si l'on a déjà bâti de hauts im-

(1) F. Schrader, *Les villes américaines (Les puissances du monde, p. 509)*.

meubles de pierre, si les rues sont déjà sillonnées de tramways et de fils télégraphiques, on ne se retient pas pour si peu : la fortune est ailleurs, et l'on y court ; « si la mine ou la source de gaz sont épuisées, si le courant commercial s'est déplacé, si les faillites se succèdent, la ville redevient déserte et les hôtels tombent en ruine. Née comme un champignon, la cité meurt aussi comme un champignon ; bientôt il n'en reste plus trace. Tel est le cas de Pit-Hole City, dans le district de l'huile en Pennsylvanie, où l'on vit en l'espace de six mois surgir un hôtel-de-ville, des théâtres, près de quatre-vingts hôtels, un château d'eau, et qui, avant la fin de l'année, redevint déserte ; un nouveau chemin de fer ayant attiré ailleurs les éléments de commerce, elle perdit en quelques semaines ses quinze mille habitants ; en 1890, la population se réduisait à 40 habitants » (1). De même, dans le Nevada, la ville de Carson-City vit crouler son éphémère prospérité dès que furent épuisées les mines d'argent qui l'avaient fait naître.

Les statistiques ne permettent généralement pas de saisir ces faillites urbaines : la ville naît et meurt souvent entre deux recensements, et n'a pas la vaine gloire de laisser un souvenir numérique.

Quelquefois, la ruine elle aussi est fugitive et ne sert que d'entr'acte à deux poussées ; c'est alors le domaine de la spéculation pure. La cité canadienne d'Edmonton semble en avoir été le jeu : « il y a quelque six ans, on fit du lieu un lancement publicitaire extravagant. Les terrains, de vente en vente, y atteignirent trente fois les prix initiaux. Puis, un krach ! Ecrasés par les taxes municipales, les acheteurs fuyaient, laissant leurs terres pour rien. Il

(1) Elisée Reclus : *Les Etats-Unis*, Paris 1892, p. 660.

est résulté de ce bouleversement de singuliers remaniements du cadastre et du plan primitif. Un collège privé qui avait cru s'installer au centre de la ville future est maintenant à cinq kilomètres en marge du dernier faubourg » (1).

Souvent aussi, la ville est provisoire dans sa destination même : c'est le cas de la ville-chantier qui suit le développement de la voie ferrée ; celle-là reste souvent à l'état de campement ; si ses habitants possèdent déjà leur club, ils ne prennent même pas le soin de tracer les voies au cordeau dans la prairie, ni d'arracher l'herbe de la terre ; le jour où le chemin de fer est prolongé, la ville meurt, se déplace en bloc et va renaître plus loin (2).

Jadis, du temps de Babylone ou de Thèbes, les villes mouraient avec une civilisation ; une capitale était remplacée, en un autre pays, par une autre capitale. Dans les jeunes terres du XX^e siècle, aux villes qui meurent sont également substituées d'autres villes, mais ce sont les mêmes habitants qui donnent la même sève aux deux générations de cités, en quittant l'une pour l'autre ; les métropoles d'antan agonisaient pendant des siècles, celles d'aujourd'hui meurent en une nuit ; une race s'éteignait, une population se déplace ; à la longue et mortelle maladie, les villes préfèrent le suicide : aujourd'hui, les centres urbains de l'école américaine meurent comme ils vivent : vite.

(1) V. Forbin. Chez nos frères du Canada, *Le Journal*, 5-1-28.

(2) Ce fut le cas de Cheyenne (Wyoming) qui suivit docilement l'extension de la voie ferrée.

III

LA CHANCE VIENT

Mise au point sur la croissance des « star-cities » — Le développement des villes d'origine politique.

Au Nouveau-Monde — Aux Etats-Unis ; Atlantique Nord Sud et Centre-sud : Oklahoma-City — Centre et Grands Lacs : Chicago — Pacifique : San-Francisco, Los Angeles — Au Canada : Montréal, Winnipeg, Calgary — En Amérique latine : Chihuahua ; Panama et Colon ; São Paulo et Santos ; Buenos-Aires, Bahia-Blanca, Rosario et La Plata.

Dans l'Ancien-Monde — En Australie : les cités de l'or — En Asie : les villes errantes de l'Inde ; Haï-Phong ; les comptoirs européens en Chine ; les cités industrielles du Japon ; Mossoul et Bakou ; les villes du Transsibérien — En Afrique : Johannesburg et Durban ; Djibouti, Dakar, Casablanca — « Europe » : Cardiff, les villes de la Ruhr, Ostrava, Lodz, Saint-Nazaire, Le Creusot, Montceau les Mines.

Appendice : Composition qualitative de la population — Excédent féminin ; criminalité anormale.

Si le gisement signalé est riche, si la situation géographique du nouveau centre est propice à son développement, si la publicité a « rendu », la ville « prend ». Et sa croissance se fait vertigineuse.

Devant le spectacle de cette poussée, les économistes les plus graves et les touristes les moins économistes rivalisent d'adjectifs et de commentaires éblouis : « extraor-

dinaire..., magie..., essor merveilleux » (1), « prodiges de croissance » (2), « Rien de pareil ne s'est encore vu sous le soleil » (3), etc.

De fait il y a de quoi s'extasier ; et le Français moyen n'a aucune idée des gigantesques proportions du développement de certaines cités étrangères.

Les causes de cette croissance sont diverses : elles ne reposent pas seulement sur la loi de population formulée par Levasseur (la masse attire la masse) ; elles sont les mêmes que celles de la *naissance* des villes-champignons, puisque celles-ci naissent constamment.

Nous avons indiqué comment croît la population du globe, prise dans son ensemble.

Nous avons vu que les populations urbaines croissaient plus vite, par suite du phénomène de l'exode rural.

Même en Amérique, aux Etats-Unis, on trouve des villes dont la croissance reste normale : les grandes cités du Nord-Est sont dans ce cas ; ce sont des « star-cities », des cités-étoiles, mais ce ne sont pas des mushroom-cities. Leur développement, pour être très rapide et dépasser largement celui d'un Londres ou d'un Paris, n'en est pas moins relativement sage. Jamais une seule décade n'a vu doubler leur population, et c'est à cet indice que nous devons de pouvoir les écarter de la liste des mushroom-cities.

Leur développement a été le suivant :

(1) A. Demangeon : Duluth, les mines de fer et l'essor de la ville (*Annales de géographie* 1913, p. 123).

(2) Saint-Paul, la croissance d'une ville (*Questions diplomatiques et coloniales*, 1901, p. 59).

(3) J. Gourdault : *De Paris à Paris à travers les 2 mondes*, Paris 1902 ; à propos de San-Francisco.

	(milliers d'habitants)		
	New-York	Philadelphie	Boston
	(1)		
1660 ²	1 (1656)		
1670			
1680		500 h. (1683)	4
1690	4 (1693)	2	7
1700	5 (1698)	4	7
1710	6 (1712)	6	9
1720	7 (1725)	7	11
1730	8	8	13
1740	10 (1737)	10	15
1750	13	13	15
1760	13 (1756)	19	15
1770	21	28	15
1780		30	
1790	38	42	18
1800	63	69	24
1810	100	91	33
1820	130	112	43
1830	217	161	61
1840	350	220	93
1850	650	340	136
1860	1.174	565 (4)	177
1870	1.478	674	250
1880	1.911	847	362
1890	2.507	1.046	448
1900	3.437 (3)	1.293	560
1910	4.766	1.549	670
1920 ⁵	5.620	1.823	748

(1) Nous arrondirons toujours les données statistiques : ce ne sont jamais des détails qui importent.

(2) Les statistiques antérieures à 1790 sont extraites de : *A century of population growth*. Washington 1909, p. 11.

(3) Certaines statistiques (*Statistical abstract of the U.S.* Washington 1910) font arbitrairement ressortir entre 1890 et 1900 une augmentation exceptionnelle ; 1890 : 1.515.000 h. ; 1900 : 3.437.000 h. En réalité elle provient de l'annexion de Brooklyn. Il est préférable,

Ainsi, jamais aucune des trois doyennes des cités du Nord-Est n'a, au cours d'une existence à peine tricentenaire, affecté l'allure de croissance d'une ville-champignon, sauf peut-être tout à leurs débuts (Philadelphie, de 1683 à 1700).

L'emplacement de New-York fut acheté pour 24 dollars par les colons qui s'y établirent en 1610. Ils construisirent une redoute et quatre maisonnettes, sur l'emplacement du n° 39 de Broadway. Le développement de la ville a étonné plus d'un Européen ; mais c'est à tort, répétons-le, qu'on l'a assimilé à celui des villes-prodiges ; loin de là : de 1790 à 1890, sa population a grandi dans le rapport de 1 à 65, tandis que la population des villes des Etats-Unis supérieures à 8.000 habitants a passé, dans le même siècle, de 131.000 à 18.284.000, soit de 1 à 147 (1).

Philadelphie, bien plus encore, se rapproche du type de la ville normale. Sans doute, elle connut une période de belle croissance, lorsque William Penn en 1681 en jeta les fondements. Au début de 1683, la ville avait une cen-

comme le fait l'édition de 1920 du *Statistical Abstract* de rétablir la progression véritable de l'ensemble de l'agglomération new-yorkaise.

(4) Même remarque que ci-dessus. *Le Report ou the Social Statistics of cities* (Washington 1886) de G. Waring, donne, pour Philadelphie (l. p. 773), de 1850 à 1860, un accroissement de 365 % ; ce fait est uniquement dû à l'annexion d'une banlieue immense, dont la population représente plus de la moitié de la population de l'ensemble urbain (cf. E. J. James : *The growth of great cities ; Annales of the American Academy of political and social science*, 1899, p. 1).

(5) Les statistiques de 1790 à 1910 sont extraites du *Statistical Abstract of the U.S.*, 1910, p. 50 ; celles de 1920 du *Statistical Abstract of the U.S.*, 1920, p. 58.

(1) E. J. James : *The growth of great cities (Annals of the American Academy of political and social science*, 1899, p. 1).

taine de maisons. Penn, déjà, faisait de la publicité, et cherchait à y attirer les immigrants ; elle était alors assez importante pour que la 2^e Assemblée de Pennsylvanie daignât y fixer son siège : mais l'Assemblée se contentait de si peu ! Depuis, Philadelphie est la « ville du home » (1), et non la ville des affaires.

Boston, qui date de 1626, a eu une cadence encore moindre ; Baltimore est du même modèle. Et la vieille cité de Charleston, comme celle de la Nouvelle-Orléans, évoque presque, par sa croissance au ralenti, une de nos préfectures de province. Toutes proportions gardées du reste, puisque la capitale de la Louisiane, fondée quelque deux mille ans après notre Orléans français, est presque six fois plus peuplée.

Un économiste américain a déjà fait justice de la trop solide légende qui veut que la croissance de New-York soit extraordinaire ; il a classé la métropole américaine parmi les villes à croissance vigoureuse (*vigorous growth*) et non parmi celles dont il qualifie très joliment la croissance *d'exubérante* (*exuberant growth*) (2). On s'étonne

(1) Nils Hamnerstrand : L'urbanisme contemporain aux Etats-Unis (*La vie Urbaine*, 1920, p. 113).

(2) M. Jefferson : How american cities grow (*Bulletin of the american geographical Society*, 1915, p. 19). Cet auteur distingue :

1^o Les villes *exubérantes*, qui doublent leur population en l'espace de dix ans ; exemple : Los Angeles.

2^o Les villes *vigoureuses*, qui ajoutent dans chaque décade plus d'habitants que dans la précédente, ce qui donne au diagramme de leur population une courbe concave vers le haut, exemples : New-York, Philadelphie, Boston, Minneapolis, St-Paul, Cleveland...

3^o Les villes *hésitantes* (*halting cities*) qui ajoutent fréquemment en une décade moins d'habitants que dans la précédente, ce qui donne à leur diagramme une courbe convexe vers le haut. Exem-

trop facilement de certains chiffres. « En 2030, New-York comptera 33 millions d'habitants » (1), écrit-on. Si exactes que puissent être ces prévisions, elles n'en créent pas moins un mirage : New-York grandit avec la sage et magnifique régularité d'une ville puissante, mais déjà mûre, et non pas avec la promptitude fulgurante des cités jeunes.

L'économiste américain dont nous venons d'invoquer l'opinion, M. Jefferson, met dans une catégorie spéciale les « political cities » ou villes d'administration : celles-ci naissent vite, parce qu'artificiellement, mais elles croissent avec lenteur ; après avoir atteint un certain niveau de population, elles ont tendance à se stabiliser : Versailles, du jour où il perdit le roi, perdit la vie ; il a peine aujourd'hui, après un siècle et demi d'oubli, à retrouver

ples : les cités des lacs : Toledo, Milwaukee, Buffalo ; et des rivières : Baltimore, Cincinnati, Pittsburg la Nouvelle-Orléans.

Ainsi New-York qui est actuellement « vigorous » a été « halting » de 1850 à 1870, par suite de la guerre de Sécession.

Nous ferons un reproche à M. Jefferson : il a le tort d'étudier une croissance de population d'après des chiffres de valeur absolue, au lieu de se baser sur des *pourcentages* de croissance, dont la valeur est relative par rapport à l'importance de la cité : si une ville passe de 50.000 h. à 100.000 habitants en 10 ans, et une autre de 1.000.000 à 1.200.000, l'accroissement de la première (100 — 50 = 50.000) est infiniment plus remarquable que celui de la seconde (200.000), car l'un n'est que de 20 % quand l'autre est de 100 %. C'est ce pourcentage seul qui pourra dire si la ville est ou n'est pas « exubérante ».

(1) Charles Gide ; préface à *La Ville Moderne*, de Michel Dikansky, Paris 1927, p. 12. Cf. E. P. Goddrich : Some geographic problems incident to the growth of New-York City (*The geographical Review*, New-York 1916, p. 214) : dès 1960, New-York aura 16.750.000 habitants — Selon R. Pearl et L. J. Reed, la région de New-York aura en 1960 près de 20 millions d'habitants, en 2.000 près de 29. Sa population se stabilisera vers l'an 2.100 avec 35 millions d'âmes (R. Pearl : *Predicted growth of New-York and its environs*, New-York 1923).

sa fortune perdue ; Saint-Pétersbourg tomba de 150.000 à 74.000 habitants lorsque la Cour de Russie l'abandonna pour Moscou, et, redevenu capitale, se développa normalement : 271.000 habitants en 1804, 386 en 1816, 468 en 1837, 520 en 1858, 666 en 1871, 1.031 avec la banlieue en 1892, 1.313 en 1900, 1.911 en 1910. La chute du tsarisme fut sa chute. Leningrad ne fut que l'ombre de Petrograd ; puis, libérée du joug des servitudes administratives, la cité put prendre un essor de ville industrialisée (1), qui n'a plus rien à voir avec les « political cities ». En Amérique, Albany, capitale du New-York, et surtout Washington, capitale fédérale, poussent avec une prudence tout européenne : à l'automne de 1791, on mit aux enchères les premiers lots de terrain de la ville du Congrès ; les acquéreurs furent rares, ce fut un « gigantesque insuccès » (2) ; en 1792 on posa la première pierre de la Maison-Blanche ; en 1800, la capitale n'avait guère pour habitants que des nègres et des ouvriers ; en vain avait-on compté sur les multitudes qui gravitent autour des législateurs (3). Les larges voies de la cité couraient dans une campagne déserte ; c'était un chantier de construction jeté dans un endroit de désolation (4). Enfin, lentement la ville se garnit, les campaniles se dressèrent ; elle avait en 1810, 8 ; 1820, 13 ; 1830, 18 ; 1840, 23 ; 1850, 40 ; 1860, 61 ; 1870, 109 ; 1880, 177 ; 1890, 230 ; 1900, 278 ; 1910,

(1) Au recensement du 17 décembre 1926, Leningrad avait 1.616.000 habitants (*Foreign affairs*, New-York, Janvier 1928, p. 335 : R.F.K., The russian Census).

(2) A. Moireau, La naissance d'une capitale, Washington (*Revue des 2 Mondes*, déc. 1893, p. 888).

(3) E. Reclus *Les Etats-Unis*, p. 254.

(4) P. Lefavre : Une capitale fédérale, Washington (*Revue des Deux-Mondes*, 1^{er} juillet 1899, p. 150).

331 : 1920, 437 milliers d'habitants (1). Les pessimistes prédictions de Joseph de Maistre, qui la croyait condamnée à végéter ne se sont pas réalisées (2) ; mais en Amérique, n'est-ce pas un peu végéter que de croître avec si peu de caprices ?

Ces deux points fixés (à savoir : 1°) que les star-cities ne sont pas forcément des mushroom-cities ; 2°) que les villes politiques ne le sont jamais), nous allons étudier la croissance des villes véritablement exubérantes (3).

(1) D'après le *Statistical Abstract of the United States*, Washington, éditions 1910 (de 1790 à 1910) et 1920 (de 1860 à 1920).

(2) « On promettait à Washington un million d'habitants qui devaient arriver sous peu. La population ne vint point... A moins d'être Alexandre ou Pierre le Grand, il ne faut pas se mêler de créer la capitale d'un empire » (A. de Tocqueville, *Correspondance*, Paris 1866, p. 111).

(3) Plusieurs méthodes sont possibles : méthode géographique (examiner successivement les différents pays du monde), méthode historique (diviser chronologiquement les siècles en périodes où se multiplient les villes-champignons), méthode arithmétique (selon le taux de croissance des villes). Nous préférons la première, qui a le double mérite d'être simple, et de permettre des combinaisons avec les autres méthodes.

D'autre part, il ne saurait être question de mentionner toutes les villes-champignons qui existent et qui ont existé : outre que les statistiques ne permettent pas de les saisir toutes, elles en offrent encore trop, du moins dans des lieux de floraison comme les Etats-Unis. En règle générale, nous ne parlerons que de celles dont la population, au dernier recensement, était supérieure à 50.000 habitants.

A. AU NOUVEAU MONDE

1° AUX ETATS-UNIS (1)

Les Etats-Unis sont et ont été la terre d'élection des villes-champignons ; c'est à eux qu'on pense lorsqu'on parle d'elles. Les uns ne vont pas sans les autres ; ils s'expliquent réciproquement.

Si en effet l'on veut voir « la vie urbaine, livrée à elle-même, agir dans toute sa force, c'est aux Etats-Unis qu'il faut regarder. La nécessité de maîtriser la distance, de combiner de vastes espaces en un domaine économique s'y impose ; la ville, seul organisme correspondant à ces besoins met partout sa marque » (2). Le pays est étonnamment neuf, l'Américain étonnamment optimiste ; en outre, l'un et l'autre sont riches. Comme « il y a une relation étroite entre le régime urbain d'un pays et l'intensité de l'esprit capitaliste, l'abondance aussi des capitaux dans ce pays » (3), les villes ont pu y connaître une prospérité inégalée ; car il ne faut pas oublier que les villes surgissantes de l'ouest n'ont pu naître que grâce aux capitaux, c'est-à-dire aux villes de l'Est.

(1) Les chiffres statistiques sur lesquels nous nous basons sont extraits :

Pour la période 1900 à 1920 : de l'*Abstract of the fourteenth census of the U.S.* 1920, Département of Commerce, Washington 1923, p. 53 et suivantes.

Pour la période 1790 à 1900, du *Census Reports, Vol. I, twelfth census of the U.S. 1900, Population part. I.* Washington 1901, p. 434 et suivantes.

(2) P. Vidal de la Blache : *Principes de géographie humaine*, Paris 1922, Fragment IV, La Ville, p. 291.

(3) M. Halbwachs : La ville capitaliste d'après Sombart (*Revue d'Economie politique*, 1905 ; p. 738).

a) *Atlantique-Nord*

Cette région, qui est celle des plus grandes cités d'Amérique n'est pas celle des villes-champignons. Les colons du XVII^e et du XVIII^e Siècles y créèrent des établissements qui grandirent avec une robuste persévérance, mais en doublant rarement leur population en une décade ; l'immigration cessa presque complètement en 1730 (1), pour ne reprendre avec ampleur qu'après les guerres de l'Empire. De 1820 à 1860, quelques cités, en se spécialisant dans une industrie, se mirent à croître à l'instar des cryptogames proverbiaux ; mais leur essor se régularisa vite.

Les vieux états du Maine, du Vermont, du Delaware, du Maryland ont totalement ignoré ces poussées urbaines. Dans le *New-Hampshire*, on en trouve un seul exemple, Manchester, ville industrielle :

	(nombre d'habitants)						
	1920		1860	1850	1840	1830	1820
Manchester	78.000	.....	20.707	13.932	3.235	877	721 h.

La ville a donc plus que doublé de 1830 à 1840 et de 1840 à 50. Depuis, sa croissance n'a plus jamais affecté cette exubérance, qui s'est traduite de 1830 à 1850 par l'accroissement suivant :

(1) F. Roz : l'Evolution des Etats-Unis (*Revue Universelle*, 15 janvier 1928, p. 177).

	1850	1840	1830
Manchester	330	268	

(augmentation % pour le recensement précédent) (1)

Le *Massachussets* profita de la grande industrie de 1820 à 1860 :

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le recensement précédent				
		 1860	1850	1840	1830	1820
Fall River	120	.....	.....	.....	.....	160
Lowell	112	.....	.....	.....	221	
Somerville	93	.....	127	.....		
Worcester	179	.....	.....	127		

On peut juger combien passagères ont été ces crises de croissance ; aucune d'elles n'a duré plus d'une décade. Même remarque en ce qui concerne les villes de l'Etat de *New-York*, exception faite de Buffalo et Rochester.

(1) Dorénavant, en ce qui concerne les villes des Etats-Unis, nous n'indiquerons plus que leur population au dernier recensement, pour fixer leur ordre actuel de grandeur, et les pourcentages d'augmentation supérieurs à 100 %. Il faut lire : Manchester, qui avait en 1920 : 78 milliers d'habitants, a été une ville-champignon de 1830 à 1850, période pendant laquelle sa population a augmenté successivement de 268 et 330 %.

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement			
		 1850	1840	1830	1820
Buffalo (1)	506	.....	132	110	313
Rochester	295	.....	.....	119	346
Troy	72	.....	.....	.....	119
Utica	94	.....	.....	.....	180

La métallurgie naissante est responsable de ces poussées ; mais c'est davantage la puissance de rayonnement de la capitale commerciale du Nord-Est, New-York, qui a développé postérieurement à 1850 deux autres cités : Binghampton (1920 : 66.000 h.), qui de 1880 à 1890 a crû de 102 % ; et Schenectady (1920 : 88.000 h.), qui de 1900 à 1910 a crû de 129 % : essors sans lendemain.

Le *New-Jersey* n'a guère fait également que profiter de l'expansion des star-cities : New-York ou Philadelphie ; d'où une belle liste de villes-champignons, qui ne sont généralement pas autonomes, mais qui dépendent économiquement du centre qui les a fait naître. Leur croissance s'étage de 1840 à 1900 (2).

(1) D'après L. V. Roth (*The growth of american cities, The geographical Review* 1921, I, p. 384), la croissance de Buffalo aurait été grandement favorisée par l'utilisation des chutes du Niagara.

(2) A mentionner deux villes encore inférieures à 50.000 âmes, qui ont constamment augmenté depuis 1900 : Irvington town, 126 et 114 %. West-New-York town, 157 et 120 %.

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement						
		... 1900	1890	1880	1870	1860	1850	1840
Atlantic-City	50	.....	113	138	425			
Bayonne	76	.....		103	108			
Camden	116	.....			144	.....		181
Elizabeth	95	.....					107	
Hobolsen	68	.....				110	262	
Jersey-City	298	.....				182	326	123
Newark	414	.....						125
Passaic	63	.....	113					
Trenton	119	.....					166	

Dans *Rhode-Irland*, de 1870 à 1880, la ville de Pawtucket (1920 : 64.000 h.), a crû de 187 % ; dans le *Connecticut*, Bridgeport-City (1920 : 143.000 h.), a crû de 129 %, dans la décade 1840-50. L'état de *Pennsylvanie* a bénéficié de la présence de gisements de houille, anthracite et pétrole, qui a échelonné l'essor de ses villes jusque vers 1890 :

	Milliers d'hab. en 1920	(Augmentation % sur le précédent recensement)									
		1890	1880	1870	1860	1850	1840	1830	1820	1810	1800
Allentown	73	.....	.....	.....	112						
Altoona	60	.....	.....	195							
Chester	58	.....	.....	104	178						
Erie	93	.....	.....	108	.....	.....	132	130	.....	386	
Johnstown	67	.....	160	.....	229						
Lancaster	53	.....	.....	.....	113						
Pittsburg (1)	588	.....	.....	.....	.....	120	.....	.....	.....	204	
Seranton	137	.....	.....	280							
Wilkesbarre	73	.....	129	139							

(1) Pittsburg, siège d'immenses usines métallurgiques, doit en partie la possibilité de son développement, comme pour les centres industriels des Etats-Unis, aux tarifs protecteurs des douanes américaines (M. Jefferson, How american cities grow, *Bulletin of the american geographical society*, 1915, p. 19). Comme quoi le protectionisme peut avoir des répercussions sur l'évolution urbaine. Cf. Rosario, p. 162.

Dans l'ensemble, le Nord-Est a eu son développement urbain maximum de 1820 à 1870. Dans les onze états que nous avons examinés, on compte pour les décades :

1800-1810 :	2	accroissements supérieurs à 100 % ;	
1810-1820 :	0	—	—
1820-1830 :	6	—	—
1830-1840 :	5	—	—
1840-1850 :	8	—	—
1850-1860 :	9	—	—
1860-1870 :	8	—	—
1870-1880 :	5	—	—
1880-1890 :	3	—	—
1890-1900 :	2	—	—
1900-1910 :	1	—	—
1910-1920 :	0	—	—

La décade qui marque l'apogée de l'exubérance des villes dans cette région est donc la décade 1850-1860.

b) Sud et Centre-Sud

Les pays qui s'étendent de la Virginie au Texas n'offrent pas dans leur *urbanisation* la même unité ni la même régularité que ceux de l'Atlantique-Nord : des causes très différentes ont, à des dates très diverses, présidé à la naissance et au développement des villes. Du reste, ni la Louisiane, ni le Mississipi, ni les deux Carolines, n'ont eu de mushroom-cities dont la population soit actuellement supérieure à 50.000 habitants. Par contre en *Virginie*, de 1790 à 1800, le port de Norfolk (1920 : 110.000 h.), vit croître le nombre de ses habitants de 134 %. Dans le pro-

che *Kentucky*, le commerce du tabac fit également pousser de bonne heure des marchés importants.

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement					
		... 1850	1840	1830	1820	1810	1800
Covington	57	.....	354	173			
Louisville	234	.....	103	105	157	197	278

Dans d'autres états, c'est surtout la grande industrie qui a fait croître les cités : ainsi dans le *Virginie occidentale*, Huntington (1920 : 50.000 h.), a augmenté de 161 % entre 1900 et 1910 ; dans l'*Alabama*, outre Mobile (1920 : 60.000 h.), 298 % dans la décade 1830-40), la cité de Birmingham (178.000 h.), qui n'existait même pas en 1870, a crû avec une remarquable persistance, de 748 % de 1880 à 90 et de 245 % de 1900 à 1910.

La métallurgie, dans le *Tennessee*, qui renferme Memphis (162.000 h., augmentation de 156 % de 1850 à 1860), a créé les centres de Chattanooga (57.000 h.), qui s'est accru de 111 et 125 % dans les décades successives 1870-80-90, et de Knoxville (77.000 h.), qui a augmenté de 132 % entre 1880 et 1890, et de 114 % de 1910 à 1920.

Ailleurs, c'est le commerce et l'industrie du coton qui ont fait pousser les villes, surtout de 1850 à 1870 : Little-Rock, dans l'*Arkansas* (1920 : 65.000 h.), a eu un bel essor de 1860 à 1870 (232 %) ; en *Georgie*, Atlanta (1) (200.000 h.), de 1850 à 1870 a crû de 271 et 128 %.

(1) Voir H. Johnson : Atlanta, the Gate City of the South (*The American City*, 1911, II. p. 3).

Les villes de Floride, Texas et Oklahoma ont eu un développement tout récent, pour des raisons très différentes.

En *Floride* (1), des sociétés capitalistes ont imaginé de lancer des stations de luxe sur la côte ; d'où les Miami, Tampa, Palm-Beach, Jacksonville, dont s'enorgueillit l'Amérique. Miami, qui a poussé magnifiquement (1900 à 1910 : 225 % ; 1910 à 1920 : 440 %) n'a pas encore ses 50.000 habitants. Mais Jacksonville en a presque 100 ; il est vrai que son lancement est antérieur au dernier « Florida-boom » :

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement						
		... 1910	1900	1890	1880	1870	1860	1850
Jacksonville	91	.....	103	.....	124	... ..	226	102
Tampa	51	.....	138	200				

Au *Texas*, sauf en ce qui concerne Houston (138.000 h., 102 % de 1850 à 1860) et San-Antonio (161.000 h., 136 % dans la même décade), et dans l'Oklahoma, la plupart des cités doivent leur développement aux gisements de pétrole. Dans le premier de ces états, on rencontre :

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement			
		... 1910	1900	1890	1880
Dallas	158	.....	116	.....	267
El Paso	77	.....	147		
Fort-Worth	106	.....	174	.....	246

Aucune de ces trois villes n'existait en 1870 ; pas da-

(1) Cf. R. M. Harper : The population of Floride, regional composition and growth, as influence by soil, climate and miners discoveries (*The geographical Review*, 1916, II, p. 361).

vantage les cartes ne mentionnaient Beaumont (1), ni le tout jeune et déjà prospère Wichita-Falls, qui commençait seulement à grandir.

Dans l'*Oklahoma*, l'influence du pétrole est encore plus nette ; les premiers gisements ont été découverts en 1889. Avant cette date, aucun centre urbain ne s'était développé ; depuis, au contraire, deux au moins ont crû vertigineusement.

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement			
		... 1920	1910	1900	1890
Oklahoma-City	91	....	539	250	
Tulsa	72	.....	296	1.203	

L'histoire d'Oklahoma-City ferait un film excellent à l'usage des faubourgs ; son invraisemblance aurait l'avantage d'être authentique : décor des prairies américaines où couraient les cow-boys. En 1889, on fit évacuer le bétail ; puis, proclamation présidentielle : des milliers d'hommes et de femmes, tous à cheval, s'élancèrent pour conquérir le libre pays. Sur une circonférence imaginaire d'un rayon de 260 milles pris du centre de la future cité, on fit ranger les postulants. Un signal. Les milliers de cavaliers bondirent : à qui le meilleur lot ? au plus rapide. Au centre, plusieurs centaures se rencontrèrent, convergeant de tous les points de l'horizon ; les 30.000 lots ne suffirent point à satisfaire toutes les demandes. « Ce fut la plus grande course de chevaux du monde » (2).

(1) Voir G. A. Smith : The development of Beaumont (Texas) dans *The american City*, 1911, II, p. 254.

(2) W. H. Clark (The Oklahoma City Way : dans *The american City*, New-York 1912, I, 746).

Quant à la ville de Tulsa, elle a maintenant plus de 130.000 habitants (1) : 80 compagnies de pétrole y ont leur siège. Nos neveux parleront peut-être de Tulsa comme nos grand-pères ont parlé de Chicago, nos pères de San-Francisco, comme nous parlons de Los-Angeles.

Les états du Sud ont donc eu de tous temps des mushroom-cities ; dans chacune des décades de 1790 à 1830, ils ont vu une ville croître de plus de 100 %.

Entre 1830 et 1840, ils ont vu 3 villes croître plus de 100 %

1840 et 1850	—	2	—	—
1850 et 1860	—	4	—	—
1860 et 1870	—	2	—	—
1870 et 1880	—	1	—	—
1880 et 1890	—	6	—	—
1890 et 1900	—	2	—	—
1900 et 1910	—	9	—	—
1910 et 1920	—	2	—	—

Il y a donc eu plusieurs maxima : vers 1850-1860 (coton) 1880-1890 (métallurgie), 1900-1910 (pétrole et Florida-boom). On peut en conclure très nettement que le Sud offre des ressources toujours renouvelées, et que, tandis que le Nord-Est s'use lentement, « s'européanise », il garde encore intactes de jeunes possibilités.

c) *Centre et Grands Lacs*

Les villes-champignons ont vite émigré de l'Est vers

(1) Le *Statistical Abstract of the U.S. 1927* (Washington 1927) évalue la population de Tulsa, en 1926, à 133.000 habitants. Au recensement de 1930, Tulsa très certainement aura plus de 2 fois 72.000 habitants, et complètera donc parmi les villes exubérantes de la décade 1920-30.

l'Ouest : les Grands Lacs, à partir de 1830 ou 40, les ont vu croître sur leurs rives : la navigation à vapeur, le percement des canaux, la découverte de mines de houille et de fer, la création de centres métallurgiques ont déterminé leur poussée.

Les états les plus orientaux ont, les premiers, connu l'ère des villes. L'*Ohio* a possédé :

	Milliers d'hab. en 1920	(Augmentation % sur le précédent recensement)						
		1890	1880	1870	1860	1850	1840	1830
Akron	208	.....	.....	.....	188	.....	.....	.....
Canton	87	.....	113	.....	114	.....	.....	.....
Cincinnati	401	.....	.....	.....	.....	149	.....	.....
Cleveland (1)	796	.....	.....	.....	113	155	181	464
Columbus	237	.....	.....	.....	.....	.....	196	148
Dayton	152	.....	.....	.....	.....	.....	105	195
Springfield	60	.....	.....	.....	.....	147	.....	.....
Toledo	243	.....	.....	.....	129	259	213	.....
Youngstown	132	.....	115	.....	192	.....	.....	.....

Seule, la ville d'Akron a eu, dans la décade 1910-20, un nouvel essor (201 %).

Le *Michigan* présente à des dates très semblables une pareille floraison de cités surgissantes :

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement						
		1890	1880	1870	1860	1850	1840	1830
Détroit	993	.....	.....	.....	.....	117	130	309
Grand Rapids	137	.....	.....	.....	101	201	.....	.....
Saginaw	61	.....	340	339	.....	.....	.....	.....

(1) V. *supar*, p. 81.

Mais le Michigan a depuis 1900 exploité une source nouvelle de rassemblements humains, la grande industrie automobile, dont Detroit est la capitale. Si bien que la ville de Ford a passé de 465.000 habitants en 1910 à 993.000 en 1920 ; soit un accroissement de 113 %, qui est unique dans les annales des très grandes cités de cette décade (1). Avec ses faubourgs Detroit avait 1.088.000 habitants (2) ; en 1924, on estimait que ce nombre était passé à 1.200.000 ; dans son orbe, de petites villes comme Pontiac ont grandi démesurément ; la cité de Flint (91.000 h.) a crû de 1900 à 1910 de 194 %, et de 137 % de 1910 à 1920 (3).

La houille et la métallurgie ont joué, très tôt, un grand rôle dans l'évolution des cités de l'*Indiana* :

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement			
		 1870	1860	1850	1840
Evansville	85	.....	.....	255	
Indianapolis	314	.....	159	130	200
South-Bend	70	.....	.....	132	
Terre-Haute	66	.....	.....	112	

Il n'y a aucunement à retenir le cas de Gary (55.000 h.), dont la croissance, de 1910 à 1920 a dépassé 229 % : Cette ville, située sur la côte sud du Michigan, n'est qu'un

(1) W. S. Rossister. *Increase of population in the United States 1910-20*, p. 79, Washington 1922.

(2) Enciclopedia universal europeo americana, article : Detroit. D'après *The geographical Review* (New-York 1921), p. 437 : Great cities of the U.S. 1920, l'ensemble urbain de Détroit formerait un total de 1.118.000 individus. Le *Statistical Abstract of the U.S. 1927* (Washington 1927), p. 43 estime la population de Detroit, en 1926, à 1.290.000 habitants.

(3) Sur Flint v. AC. Holliday : Flint (*The town planning Review*, 1921, p. 61).

faubourg industriel de Chicago ; il ne s'agit pas là d'un phénomène d'auto-création.

Dans l'*Illinois*, on trouve :

	Milliers d'hab. en 1920	1870	1860	1850	1840
Chicago	2.701	173	264	570	
Peoria	76		175	247	
Springfield	59		105		

et quelques agglomérations dépendantes de Chicago, inférieures à 50.000 habitants, et de développement récent. Les statistiques font, de plus, ressortir pour Chicago, un accroissement de 118 % entre 1880 et 1890 ; mais la plus grande part de cette augmentation provient d'annexions (1). Tel quel, d'ailleurs, Chicago mériterait une monographie ; bornons-nous à rappeler les étapes décennales de son développement : vers 1830, il y avait à son emplacement quelques dizaines ou centaines d'habitants ; en juillet 1837, le premier recensement en accusait 4.170 (2) ; en 1840, 4.853 ; puis (en milliers d'habitants) : 1850 : 29 ; 1860 : 109 ; 1870 : 298 ; 1880 : 503 ; 1890 : 1.099 ; 1900 : 1.698 ; 1910 : 2.183 ; 1920 : 2.701. La « solitude lointaine » (3), qu'était Chicago a, en un demi-siècle, dépassé

(1) E. J. James : *The growth of great cities* (*Annals of the American Academy of political and social science*, 1899, p. 1).

(2) E. Levasseur : *La population française, Histoire de la population avant 1789 et démographie de la France comparée à celle des autres nations au XIX^e siècle*, Paris 1891, p. 385.

(3) Department of Commerce and Labor ; Bureau of the Census : *A Century of population growth from the first census to the twelfth, 1790-1900*, Washington 1909, p. 11. Sur les débuts de Chicago, voir : E von Hesse-Wartegg : *Chicago, eine Weltstadt in amerikanischen Westen*. Stuttgart 1893, p. 42 et suiv.

en population Baltimore, Boston et Philadelphie. Elle renferme aujourd'hui plus de trois millions d'habitants, et lorsqu'on prononce le mot ville-champignon, c'est le mot Chicago qui lui fait écho. Il ne faut pourtant pas s'y tromper : depuis 1870 (exception faite de la décade d'annexion), Chicago n'est plus une mushroom-city. M. Jefferson (1), après le recensement de 1910 ne rangeait même plus Chicago parmi les villes vigoureuses, mais parmi les villes hésitantes (halting cities) : car son accroissement en chiffres absolus, qui était de 599.000 de 1890 à 1900, est tombé à 487.000 de 1900 à 1910 ; l'augmentation de la décade suivante (506.000) permet de constater qu'en règle générale la population de Chicago tend à s'accroître toujours d'une même quantité, voisine de 500.000 habitants pour 10 ans ; donc le pourcentage de son accroissement baisse constamment, mais il demeure encore assez élevé pour qu'on puisse appeler Chicago une *vigoureuse* cité.

Le *Wisconsin*, grand pays agricole, renferme Milwaukee, centre de minoteries (457.000 h.) qui de 1840 à 1850 eut un prodigieux essor en s'accroissant de 1.071 %, et crût encore de 125 % de 1850 à 1860. Le *Minnesota* est à la fois un grenier et une mine : la farine a fait grandir Saint-Paul et Minneapolis, le fer Duluth.

	Milliers d'hab. en 1920	Accroissement % sur le précédent recensement				
		... 1890	1880	1870	1860	1850
Duluth	98	.....	850	.....	3.813	
Minneapolis	380	.....	251	258	400	
Saint-Paul	234	.....	221	107	.....	835

(1) M. Jefferson : How American cities grow (*Bulletin of the american geographical society*, New-York 1915, p. 35).

Ce sont là des villes doubles (*composite cities*) : Duluth a sa réplique en Superior-City, qui est d'ailleurs dans le Wisconsin ; à elles deux, elles forment un ensemble de 138.000 habitants (1), Minneapolis et Saint-Paul se touchent et créent une agglomération de 615.000 âmes. Aucune de ces cités n'existait en 1840.

Dans l'Iowa, on trouve des centres métallurgiques aussi bien que des villes de minoteries :

	Milliers d'hab. en 1920	Accroissement % sur le recensement précédent				
		... 1890	1880	1870	1860	1850
Davenport	56	.....	.....	.....	509	.....
Des Moines (2)	126	.....	123	.....	203	689
Sioux City	71	.....	413	116	.....	.....

Le Missouri possède de riches cités industrielles, dont quelques-unes, entre 1850 et 1890 ont eu de fugaces velléités d'exéburance :

	Milliers d'hab. en 1920	(Accroissement % sur le précédent recensement)				
		... 1890	1880	1870	1860	1850
Kansas-City	324	.....	137	.....	.....	.....
Saint-Joseph	77	.....	.....	119	.....	.....
Saint-Louis	772	.....	.....	.....	106	372

Saint-Louis, grâce à son admirable situation a pu sou-

(1) D'après *The Geographical Review*, New-York 1921, p. 437 ;
Great cities of the United States 1920.

(2) En 1911, R.F. Weirick (*The development of des Moines*, dans *The American City*, 1911, I, p. 203), appelait Des Moines « la ville des certitudes » ; il lui prédisait pour 1920, 288.000 habitants, et, pour 1930, 522.000. Malgré l'immense surface baptisée Des Moines (un cercle de rayon 100 milles), la ville n'a pas donné ce qu'on en espérait.

tenir heureusement la lutte avec ses rivales du Nord (1) ; mais depuis 1870, sa croissance s'est singulièrement assa-
gie. Kansas-City, après 1880, s'est dédoublée pour former
une seconde Kansas-City dans l'état de *Kansas* :

	Milliers d'hab. en 1920	(Accroissement % sur le précédent recensement)				
		... 1900	1890	1880	1870	
Kansas-City	101	.....	1.097			
Topeka	50	.....	100	166	612	

Déjà, — parce que nous avançons vers l'Ouest — les da-
tes de l'essor des villes se font plus récentes ; dans le *Ne-
braska*, elles atteignent également la fin du XIX^e siècle :

	Milliers d'hab. en 1920	(Accroissement % sur le précédent recensement)					
		... 1900	1890	1880	1870	1860	
Lincoln	54	.....	.....	324	432		
Omaha	{ 191 (2)	.....	.....	120 (3)	.....	754	
South-Omaha		.....	222				

(1) Cf L.V. Roth : The growth of american cities (*The geogra-
phical Review*. New-York 1918, p. 38), qui analyse avec soin le
développement de Saint-Louis.

(2) Omaha et South-Omaha sont réunies depuis 1910.

(3) Les statistiques officielles accusent dans cette décade une aug-
mentation de 360 %, sur laquelle se basent la plupart des auteurs
(cf L. Gallois : Le recensement de 1890 aux Etats-Unis (*Annales de
Géographie*, 1892, p. 287) ; et N. A. Humphreys : Results of the re-
cent census in the largest english towns (*Journal of the Royal sta-
tistical Society*, 1891, p. 311). Cela provient d'une erreur du Bureau
du Census qui assigna 140.000 âmes à Omaha, qui n'en avait que
66.000 (voir *The Encyclopaedia britannica*, Cambridge 1911, tome
XX, p. 98). Il est à remarquer les publications statistiques améri-
caines postérieures ont reproduit cette erreur : négligence digne de
publications françaises.

Mais aucun des Dakota n'a encore connu l'époque des mushroom-cities.

Ainsi (sans tenir compte des pourcentages élevés dus à des annexions — Chicago —, ou au rayonnement d'un grand centre — Gary, Flint —), la Région des Grands-Lacs présente :

Dans la décade 1820-1830, 1 ville croissant de plus de 100 %

—	1830-1840, 4 villes	—	—
—	1840-1850, 10	—	—
—	1850-1860, 15	—	—
—	1860-1870, 13	—	—
—	1870-1880, 7	—	—
—	1880-1890, 12	—	—
—	1890-1900, 3	—	—
—	1900-1910, 1	—	—
—	1910-1920, 1	—	—

L'activité urbaine, avec deux maxima en 1850-1860 et 1880-90 (1) (séparés par la Guerre de Sécession et ses répercussions), s'étend donc, en fait de 1840 à 1890. Rappelons que, dans le Nord-Est, elle allait de 1820 à 1870 : les Grands-Lacs ont donc été les héritiers directs de l'Atlantique-Nord. Mais pourquoi, après 1890, une décadence relative est-elle venue frapper leurs cités ? On a bien dit que la navigation des lacs, qui avait pris une grande expansion, fut alors victime d'atrophie (2). Mais là n'est pas la

(1) La décade 1850-60 correspond à l'utilisation effective des canaux de la Région des grands lacs ; la décade 1880-90 à un élargissement important du Canal de Sault Sainte-Marie (L. V. Roth. *The growth of american cities*, p. 394 de *The geographical Review*, 1918, I.).

(2) M. Jefferson : *How american cities grow* (Bull. of the american geographical society, New-York 1915, p. 35).

vraie raison ; elle réside simplement dans ce fait éternel que les villes-champignons n'ont qu'un temps et que leur essor demande toujours un sol plus neuf. Quand le Centre eut donné ce qu'il pouvait leur donner, elles ont cherché une sève plus fécondante sur les rives du Pacifique.

d) *Pacifique*

Les villes se mirent à croître prodigieusement sur le « Nouveau Pacifique », seulement à partir de 1850. L'état de *Californie* a connu les premiers et les derniers « booms »

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement						
		... 1910	1900	1890	1880	1870	1860	1850
Berkeley	56	.....	206	160				
Long-Beach	55	212	690	300				
Los Angeles	576	.....	211	103	350	.....	.....	172
Oakland	216	.....	124	.....	.....	229	580	
Sacramento	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	102
San-Diego	74	.....	123					
San-Francisco	506	.....	.....	.....	.....	163	? (1)	

La Californie est bien le paradis des mushroom-cities, Dès 1848, la découverte de l'or détermina une ruée humaine, à laquelle sont dues les poussées de San-Francisco et de Sacramento ; quand l'or commença à se raréfier, les immigrants s'aperçurent, comme les enfants du laboureur de la Fontaine, qu'un véritable trésor gisait dans les terres de Californie : vite défrichées, elles se parèrent des plus riches vignobles du monde. Mais l'agriculture n'a pas le don de contribuer aux vertigineux essors des villes ;

(1) Les rapports de 1850 ont été détruits par un incendie (*Statistical Abstract of the U.S.*, édition 1910, p. 50).

aussi la croissance des cités nées de l'or s'est-elle ralentie : celle de San-Francisco s'est faite hésitante. Dans la baie même aux bords de laquelle la ville a grandi, une autre ville a crû dangereusement pour Frisco : Oakland, qui a sur sa vieille rivale l'avantage d'être la ville à portée du continent : l'agglomération Oakland-Berkeley-Alameda renfermait déjà 317.000 habitants en 1920 (1). L'ensemble San-Francisco-Oakland et dépendances, à l'intérieur d'un rayon de 100 milles, englobe 1.941.000 individus (2).

Un second exode vers la Californie a créé cet étonnant Los Angeles, dont la croissance est sans égale et persiste encore maintenant avec exubérance. « Los Angeles a bénéficié d'un de ces booms comme on n'en voit qu'en Amérique, et, comme ville-champignon, a battu même Chicago. Il n'avait pas plus de 100.000 habitants vers 1900. Depuis 1924, il a dépassé le million, et peut-être même avec ses faubourgs est-il en 1925, bien près de 2 millions » (3). A la fin de 1927, la population à l'intérieur d'un cercle de rayon cent milles près de Los Angeles comme centre, était évaluée à 2.688.000 unités (2). Le cinéma, le pétrole, les fruits et le ciel bleu ont collaboré à cette création unique.

Enfin la Californie, comme la Floride, a lancé de riches villes de plaisirs : Long-Beach en est la reine actuelle.

Derrière la Californie, le Nevada, le New-Mexico et l'Arizona ignorent encore les grandes éclosions urbaines ; dans l'Arizona, seul Phoenix est à signaler : mais la ville n'a pas encore atteint ses 50.000 âmes ; dans l'Utah, Salt-

(1) *The geographical Review*, New-York 1921, p. 437 : *Great Cities of the U.S.* 1920.

(2) *World's Work*, Décembre 1927.

(3) J. Gontard : *Au pays des gratte-ciel*, p. 236. Voir R. Florey : *Filmiland, Los Angeles et Hollywood*. Paris 1923.

Lake-City (1920 : 234.000 h.) s'est accrue de 116 % dans la décade 1880-90. Et le *Colorado* lui-même, malgré les richesses de son sol, ne compte guère, outre le petit Pueblo, que sa capitale Denver (256.000 h.), ville de métallurgie, qui de 1870 à 90 à crû de 648 et 199 %.

Dans le Pacifique-Nord, le Wyoming, l'Idaho et le Montana (ce dernier malgré Butte-City, qui est riche en promesses) ne connaissent pas les grandes villes surgissantes et tumultueuses. Mais les états côtiers renferment quelques-unes des plus prodigieuses mushroom-cities.

L'*Oregon* a longtemps pu être fier de Portland dont la croissance a été durable :

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le recensement précédent				
		... 1900	1890	1880	1870	1860
Portland	258	.....	163	111	188	250

Mais Portland, depuis, a été distancé. Le *Washington*, devenu, grâce aux voies ferrées transcontinentales, le débouché du Nord-Ouest, a connu de triomphales années :

	Milliers d'hab. en 1920	Augmentation % sur le précédent recensement				
		... 1910	1900	1890	1880	1870
Seattle (1)	315	.....	194	.....	1.112	219
Spokane	104	.....	183	.....	5.592	
Tacoma	96	.....	122	.....	3.174	1 404

Seule la décade 1890 à 1900 rompt une belle continuité; elle correspond à la panique de 1893 (2), qui a laissé sa

(1) Cf. *The ports of Seattle, Tacoma, Bellingham, Everett and Grays Harbor, Washington*, Washington 1925.

(2) M. Jefferson : *How American cities grow* (Bulletin of the american geographical society, New-York 1915, p. 27).

marque sur tout l'ensemble de la région du Pacifique, dont l'évolution urbaine se résume ainsi :

Avant 1850, aucune ville n'avait jamais doublé sa population en 10 ans ;

De 1850 à 1860, 2 villes s'accrurent de plus de 100 %		
De 1860 à 1870, 3	—	—
De 1870 à 1880, 5	—	—
De 1880 à 1890, 7	—	—
De 1890 à 1900, 4	—	—
De 1900 à 1910, 8	—	—
De 1910 à 1920, 1	—	—

C'est donc de 1880 à 1910 que les villes-champignons manifestèrent leur présence dans l'ouest américain, avec un maximum de 1900 à 1910.

Le déplacement de l'urbanisme instantané aux Etats-Unis est donc très caractéristique (1). Au cours du XIX^e Siècle et des débuts du XX^e, il va nettement de l'Est au Centre, puis à l'Ouest et au Sud. Il semble que ce soit cette dernière région qui, de 1910 à 1920, en ait été la plus féconde : dans cette décade, 18 agglomérations aux Etats-Unis sont passées de zéro en 1910 à plus de 5.000 âmes en 1920. Sur ces 18, 12 sont nées dans le Sud (1 en Alabama, 1 dans l'Arkansas, 1 dans le Kentucky, 1 en Virginie, 1 au Tennessee ; 2 dans l'Oklahoma, 2 en Louisiane ; 3 au Texas). Mais beaucoup d'entre elles ont à leur base une nappe de pétrole. Or les ressources pétrolifères des Etats-Unis sont loin d'être éternelles ; on en prévoit le prochain épuisement. Et que deviendront les mushroom-cities ?

(1) L. V. Roth : The growth of american cities (*The geographical Review*, 1918, I, p. 384).



2°) AU CANADA

Le 18 mai 1642, 72 colons français débarquèrent dans l'île qui est devenue le noyau de la cité de Montréal, la première des villes de langue française après Paris ; ils entourèrent l'île d'une clôture de pieux, y établirent un fortin et une église ; ils eurent à lutter longtemps contre les indigènes ; malgré les difficultés de cette vie lointaine, la petite colonie s'accrut vite. Les 72 unités primitives devinrent :

196	en 1650
372	en 1660
525	en 1665
830	en 1672
1.500	en 1701
3.492	en 1710

Cet accroissement dépassait sensiblement, en général, 100 % par décade : le Montréal du XVII^e Siècle fut donc une bourgade-champignon.

Cependant le nombre des naissances avait été assez faible : 60 de 1642 à 1665 ; et encore y eut-il beaucoup de morts en bas-âge. La croissance de la population était purement artificielle et provenait d'une immigration constante et voulue par la cour de France. « Louis XIV et Colbert contribuèrent beaucoup au développement rapide de la population par les sages mesures qu'ils prirent pour procurer aux colons des épouses honnêtes, laborieuses et en nombre suffisant. Chaque année, un certain nombre de jeunes filles sorties d'un orphelinat dépendant

de l'Hôpital général à Paris, étaient envoyées au Canada, et recevaient en dot du roi une maison toute bâtie et des vivres pour huit mois. Plus tard, le monarque accorda aux jeunes ménages une prime de 300 livres ; il gratifia de plus d'une pension annuelle de 300 livres les pères de famille qui avaient 10 enfants, et de 400 livres ceux qui en avaient 12 » (1). Les procédés d'encouragement à la natalité n'ont pas changé ; ils ont aujourd'hui le seul tort de ne pas donner les résultats qu'on en obtint alors ; il est vrai qu'en outre, Louis XIV réserva aux hommes mariés le privilège exclusif de la chasse, de la pêche et de la traite ; le roi prit même des mesures qu'on n'oserait plus prendre maintenant : « il imposa une amende aux pères de famille dont les enfants n'étaient pas, par leur négligence, mariés à l'âge de 20 ans ; et une ordonnance de 1670 enjoignit à tous les compagnons volontaires non établis de choisir et d'épouser, dans les quinze jours qui suivraient leur arrivée, une des orphelines amenées de France par les vaisseaux » (1). C'est à ces procédés draconiens que nous devons d'avoir par delà les mers, en une nouvelle France, des millions de frères qui parlent et pensent comme nous.

Mais depuis le XVIII^e siècle, la croissance de Montréal, pour être vigoureuse, n'est pas exubérante ; la ville avait, en milliers d'habitants : 7 en 1740 ; 9 en 1770 ; 18 en 1790 ; 27 en 1831 ; 55 en 1848.

En 1871 : 115 ; en 1881 : 155 ; en 1891 : 219 ; en 1901 : 328 ; en 1911 : 490 ; en 1921 : 618 (1).

(1) A. Leblond de Brumath. *Histoire de Montréal*. Montréal 1890, p. 115. Les premières statistiques de Montréal sont empruntées au même ouvrage, p. 45 et 196.

(1) *The Canada Year Book* 1924-25 Ottawa 1926. Le *Statesman's Yearbook*, 1926, p. 278, indique 907,000 habitants.

On ne comprend donc pas que Jean Brunhes ait pu dire que « Montréal est la véritable ville américaine, le type parfait de la ville-champignon, mushroom-town » (2). Tout, évidemment, est affaire de définitions : si l'on définit ville-champignon toute ville qui possède des gratte-ciel, Montréal en est une, assurément ; si l'on définit ce terme d'après la croissance de l'agglomération, comme il est logique de le faire, il n'est guère possible de prendre un criterium inférieur à celui que nous avons adopté, ainsi que M. Jefferson lorsqu'il définissait la ville exubérante : à savoir une population doublée en l'espace de dix ans. Si le Montréal moderne est une « mushroom-town », toutes les cités d'Amérique le sont. Et pour garder au mot toute sa valeur, il convient d'en raréfier l'emploi.

La seule époque d'exubérance de Montréal a donc été celle où elle est née, et le demi-siècle qui a suivi sa fondation. Depuis, son accroissement a pris un rythme plus normal. Québec a toujours eu l'allure d'une cité provinciale, qui vit sans trouble et sans à-coups. Ni Toronto, malgré ses 521.000 âmes, ni Ottawa, ni Hamilton n'ont jamais connu l'ère des grandes crises de croissance : l'Est canadien, comme le Nord-Est des Etats-Unis n'est déjà plus une terre assez jeune pour se permettre ces fantaisies (3).

(2) Communication de J. Brunhes, dans le *Journal de la Société de Statistique de Paris*, novembre 1927, p. 281.

(3) Exception faite de la ville de Verdun, satellite de Montréal, qui est passée de 0 en 1881 à 296 h. en 1891, 1.000 en 1901, 11.000 en 1911 et 25.000 en 1921 : phénomène de rayonnement.

C'est dans le Centre et dans l'Ouest qu'on trouve les villes surgissantes :

	Milliers d'hab. en 1921	Augmentation % sur le précédent recensement					
		1911	1901	1891	1881	1871	
Calgary	63	.....	975				
Edmonton	58	.....	675				
Vancouver	117	.....	270	107			
Winnipeg	179	.....	224	.....	215	3.191	

Il n'y avait jadis en ces contrées de l'Alberta, du Saskatchewan, de la Colombie britannique, que les petits postes des Agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson, où les Indiens et les trappeurs venaient vendre leurs pelleteries. Le chemin de fer a donné la vie à ces solitudes : le premier transcontinental, le Canadian-Pacific-Railway, — dit le C.P.R. — a été achevé le 7 novembre 1885 ; à la fin du XIX^e siècle a été construit le Canadian-Northern ; le XX^e a réalisé un troisième transcontinental, le Grand-Trunk, qui remonte jusqu'à Edmonton et Prince-Rupert (1). Des villes sont nées et ont grandi sur tout le parcours des lignes fécondantes : Winnipeg a eu une exceptionnelle fortune ; Vancouver n'existait pas en 1881 ; la voie ferrée, et, dans une certaine mesure, l'exemption des impôts (2) y ont attiré la foule des immigrants. Ce Canada de l'Ouest, avec ses élévateurs gigantesques et ses cités hâtives ne ressemble en rien au Canada du Québec ou de l'Ontario. Un voyageur qui a le double mérite d'être un observateur et un

(1) *Annuaire du Canada 1922-23*, Ottawa 1924, p. 81 et 634.

(2) M. Jefferson : *How American cities grow* (*Bulletin of the american geographical society*, 1915, p. 27).

poète, l'a noté avec raison : « On parle de deux Canada, le français et l'anglais : il en est, semble-t-il, un plus grand et plus moderne, troisième du nom, le Canada américain » (1). Les brochures de propagande de Calgary, par exemple, qui a aujourd'hui 80.000 habitants, témoignent d'une totale similitude avec celles des Etats-Unis : même enthousiasme lyrique, même optimisme, même dédain du passé. On y lit : « 1880 : désolation... 1883 : C'est une révolution : un monstre de feu (il s'agit des locomotives du C.P.R.) se rue sur la prairie, déchirant le silence de ses cris puissants, paralysant les Indiens de terreur... 1907 : En avant ! » Et pêle-mêle, on annonce les splendeurs de Calgary « autos, jardins, luxe, arbres à fruits, téléphone » (2). La ville a en effet bénéficié d'avantages multiples et renouvelés ; elle possède d'énormes abattoirs où l'on immole les bœufs du Far-West, d'immenses fabriques de conserves de viande, des dépôts pour la houille des mines proches, des citernes pour le pétrole récemment découvert, des raffineries où l'on traite l'huile minérale. Quel avenir tout cela ne lui promet-il pas ?

Le processus du développement de ces jeunes cités est simple et rapide. Il n'y a d'abord qu'« un camp indien composé d'une vingtaine de tentes coniques dont la toile est parsemée de pictographes rouges ; les chalets épars dans la prairie se font plus nombreux... une famille commence à défricher le sol vierge autour de sa maisonnette de bois ; puis des rues sont tracées, la chaussée est de terre végétale et les trottoirs de planches. Les

(1) Paul Morand. *Rien que la Terre*, Paris 1926, p. 19.

(2) *Calgary (Alberta), the land of plenty*, Calgary 1907, p. 79, 80

arbres des jardinets entourant les maisons en bois n'ont que quatre à cinq ans. Les élévators (greniers à blé) se multiplient... » enfin la ville se parfait et se pare de gratte-ciel (1) C'est ainsi qu'ont poussé Regina, au carrefour de douze voies ferrées ; Saskatoon, plus au nord, et d'innombrables cités canadiennes.

Enfin tout près de l'Alaska, dans la province du Yukon, l'or du Klondyke, au début du siècle, provoqua un rush célèbre. Seule l'épouvantable rigueur du climat empêcha Dawson-City d'égaler ses rivales du sud.

*
* *

3°) EN AMERIQUE LATINE

Ni le Mexique, ni l'Amérique du Sud n'offrent dans leur passé ni dans leur présent de pareils phénomènes urbains ; on y chercherait en vain l'égale de Tulsa ou de Los Angeles. Les espagnols ou les portugais qui conquièrent les Indes orientales se contentèrent d'y créer de petits comptoirs, des citadelles ou des villes administratives, dont la poussée fut brève et qui ne dépassèrent jamais de très modestes proportions ; et, plus tard, le siècle de l'industrialisation y trouva un sol déjà trop connu, trop exploité, pour y faire surgir des cités.

Au Mexique, aucune des grandes villes : Mexico, Guadalajara, Puebla, n'a une croissance anormale (2). Pour

(1) V. Forbin : Avec la liaison française au Canada (*Rev. des Deux-Mondes*, 15 novembre 1927).

(2) Cf. *Boletín de la dirección general de estadística*, n° 2, Mexico 1913 p. 17 ; et *Boletín del Departamento de la Estadística nacional*, Mexico juillet-août 1923, p. 27.

tant les historiens de la capitale indiquent quelques chiffres d'où il paraît ressortir qu'elle connut autrefois une étrange exubérance : Mexico fut fondée le 13 juillet 1325 (1). Or, dit-on (2), elle renfermait à l'arrivée des Espagnols, — soit le 15 août 1521 — 300.000 habitants. Cela supposerait qu'en deux siècles à peine, la ville aurait pris une extension considérable. Mais il semble bien que le soleil des tropiques a un peu contribué à l'élaboration de ces statistiques fantaisistes : en tous cas, en l'an 1600, Mexico n'avait que 15.000 habitants : 7.000 espagnols et 8.000 indiens (1). Elle a, depuis, malgré son insalubrité, progressé avec une souple régularité, mais l'américanisation qui la menace n'a pas transformé cette régularité en exubérance.

Les mines mexicaines ont fait surgir, par centaines, de petites exploitations dont bien peu ont pris l'apparence de villes ; San-Luis-Potosi, au milieu d'un district riche en or et en argent, n'en a guère profité ; seule Chihuahua, actuellement centre de gisements de pétrole, a fait tout à la fin du XIX^e siècle, un bond démographique du plus beau style : ses 18.000 âmes de 1895 sont devenues 30.000 en cinq années ; mais cette progression fut éphémère. Monterrey, le grand centre industriel du Mexique, malgré l'essor que lui donna en 1881 sa première voie ferrée n'a jamais pu doubler sa population en dix ans ; l'instabilité politique a certainement ralenti les progrès des villes mexicaines.

(1) *Enciclopedia ilustrada europeo-americana*, art : Mexico, t. 34, p. 376.

(2) A. García Cubas : *Etude géographique, statistique et historique des Etats-Unis mexicains*. Mexico 1889, p. 243.

Pas davantage l'Amérique Centrale, ni les Antilles, ni les régions voisines ne possèdent de villes-champignons. Une double exception doit pourtant être faite en faveur des ports du canal de Panama : la ville de Panama qui avait 16.000 habitants en 1870, 30.000 en 1910, a passé brusquement, après l'ouverture du canal à plus de 60.000 ; sur le côté atlantique de l'isthme, Colon, malgré la concurrence de la station américaine de Cristobal, a vu sa population croître subitement de 3.000 à 31.000 habitants : les Etats-Unis n'ont pas mieux ; mais Colon et Panama ne relèvent-ils pas des Etats-Unis autrement que par des comparaisons statistiques ?

Dans l'Amérique du Sud, le Brésil et l'Argentine ont particulièrement bénéficié d'une constante et puissante immigration ; mais les immigrants se disséminent à l'intérieur, dans les terres qu'ils vont défricher ; les seules agglomérations urbaines susceptibles de croître avec rapidité sont donc celles qui jouent le rôle de marchés : points de concentration des produits du sol ou ports d'exportation : Rio de Janeiro, Belem (Para), Recife (Pernambouc), Salvador (Bahia) (1), sont des cités vigoureuses, sans plus. Et l'on ne saurait accorder grande foi en la croissance apparente des villes comme Theophilo Ottoni (163.000 h.), Caratinga (137.000 h.), Rio Preto (127.000 h.), Juiz de Fora (118.000 h.) et même Campos (176.000 h.) ou Campinas (116.000 h.) (2). Ces villes sont définies par des surfaces de 3.000 kilomètres carrés, quelquefois plus : ce n'est pas sérieux.

(1) Cf. *L'Annuario estatistico da Bahia* 1923, Bahia 1924, p. 392.

(2) Toutes ces données d'après le *Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich* 1927. II. Internationale Übersichten, p. 10.

Ce qui l'est, c'est cet admirable couple que forment São-Paulo et Santos. Les progrès de ces deux villes dont l'une est le port de l'autre, se chiffrent comme suit, en milliers d'habitants :

	1920	1910	1900	1890	1880
São-Paulo	579	450	240	64	35
Santos	103	41	35	13	10

Soit un pourcentage décennal d'accroissement de :

	1920	1910	1900	1890	1880
São-Paulo		.....	275		
Santos	151	.....	169		

Ces augmentations sont dues à la spécialisation de l'état de São-Paulo, qui est le plus grand producteur de café du monde. La ville de São-Paulo est un immense entrepôt de café, et le port de Santos s'en est fait l'exportateur depuis que la voie ferrée l'unit à sa capitale ; la croissance de sa population, longtemps ralentie du reste par de très mauvaises conditions sanitaires, a suivi celle de son mouvement commercial. On a prédit que « Santos est destiné à devenir, dans un avenir prochain, le plus important des ports de l'Amérique du Sud » (1). C'est déjà le premier du Brésil.

Le commerce du café (« l'or rouge ») a fait plus que celui de l'or « blanc ». Le Brésil en est pourtant

(1) P. Walle : *L'État de São-Paulo, ses ressources, ses progrès, son avenir*, Paris 1921, p. 85.

riche (Morro Velho), comme de fer (Itabira) et de nickel (Jacuhy) ; mais dans l'état minier de Minas Geraes, il n'y a que de très petites villes, toutes disséminées ; la vie urbaine n'y est guère connue.

La République Argentine, au contraire, s'enorgueillit de cités turbulentes, et parle avec un dédain tout américain de nos « villes fatiguées » (1). Buenos-Aires, du jour où elle se mit à attirer les émigrants, s'accrut en 30 années de 569 % (de 1857 à 1887). De 1879 à 1889, sa population est passée de 257.000 âmes à 523.000 (augmentation décennale de 103 %) (2). Mais l'Argentine a mieux que sa capitale — du point de vue du développement urbain : outre la cité universitaire de Cordoba (156.000 h.) qui s'est accrue de 122 % de 1910 à 1920, outre la riche plage de Mar-del-Plata, que la mode a adoptée en 1907 et dont elle a fait la fortune, elle possède en effet ou, plutôt, a possédé trois beaux types de villes-champignons : Bahia-Blanca, Rosario et la Plata.

Bahia-Blanca est le port du Sud ; sa situation est exceptionnelle. Dès 1828, on y avait établi une forteresse, et plus tard le gouvernement y a fixé le célèbre port militaire de Puerto-Belgrano ; mais son succès vient de causes strictement économiques ; en 1883, la voie ferrée, venue de Buenos-Aires, descendit jusqu'à Bahia-Blanca ; en 1893, fait bien autrement important, Bahia-Blanca devint le terminus d'une autre ligne, venue des Andes par la fertile province du Rio-Negro. En

(1) Alberto Gerchunoff : La Promesse argentine, dans la « République Argentine », publié par le Figaro, Paris 1925, p. 11.

(2) Dans la décade 1876-1886, accroissement de 100 % ; 1880 à 1890, 102 % ; V. *Recensement général de la Population de Buenos-Aires*. Buenos-Aires 1910, p. 318. Cf. supra, p. 40.

même temps, les immigrants défrichaient l'hinterland, dont la ville, image réduite de Seattle, devenait le débouché ; elle exporta dès lors laine et blé, et sa population passa de 16.000 âmes en 1895 à 80.000 en 1914 : soit un accroissement de 400 % en moins de 20 ans.

Rosario avait 400 habitants en 1800 ; en 1851 : 3.000. Le 5 août 1852, elle était érigée en ville. Soudain, le 9 juillet 1856, le gouvernement argentin décida de frapper d'un droit de 30 % ad valorem toutes les marchandises débarquées à Buenos-Aires ; c'était assurer l'avenir des autres ports de la République : Rosario, sur le Rio Parana en profita directement et avait, en 1858, déjà 10.000 habitants, c'est-à-dire trois fois plus qu'avant la bienfaisante décision ; celle-ci fut d'ailleurs rapportée en 1859, mais l'élan nécessaire avait été donné ; une seconde impulsion vint en 1863, de la construction du réseau ferré ; Rosario avait 23.000 habitants en 1869, 50.000 en 1886 (1), 120.000 en 1900 (2). Dès lors, le port et la ville se développèrent plus sagement, parallèlement à Buenos-Aires (1926 : 300.000 habitants) (1).

La Plata est de création plus récente encore : ce fut une loi qui, en 1882, détermina sa fondation, à 52 kilomètres de Buenos-Aires, pour en faire le siège du gouvernement : ville artificielle, politique, mais d'où toute fonction économique n'est pas exclue : La Plata, par le port d'Ensenada, exporte les céréales. Elle avait 65.000 habitants en 1905, 101.000 en 1910, 160.000 en 1925 (3).

(1) *Enciclopedia illustrada europea americana* : tome LII, p. 360.

(2) *Statistisches Jahrbuch* : II. p. 10 (Berlin 1927).

(3) *La République Argentine*, publié par le Figaro, Paris 1925, p. 271.

Dans ses vingt premières années au moins, la Plata fut donc une mushroom-city.

L'Amérique latine n'ignore donc pas les villes surgissantes ; plus peut-être que toute autre partie du monde elle en conserve *en puissance*. Mais jusqu'ici son orientation a été d'un ordre trop exclusivement agricole pour que les apports de l'immigration ne soient pas absorbés dans des immensités vierges. Les mines du Pérou sont trop vieilles, celles du Mexique, du Brésil, d'Argentine, de Colombie ou du Chili trop nombreuses pour provoquer de forts rassemblements humains. La découverte d'une ville aurait créé une cité ; on en a découvert des milliers ; et ce ne sont que de maigres villages qui sont nés près d'elles. Les centres industriels sont rares, ou inexistants : l'Amérique latine reste tributaire des Etats-Unis et de l'Europe.

A quelques exceptions près, les villes-champignons de l'Amérique latine sont encore à naître.

B. DANS L'ANCIEN MONDE

1°) EN AUSTRALASIE

Si l'Australasie se rattache géographiquement à l'ancien Monde, ses caractères démographiques la rapprochent bien davantage du Nouveau : terres jeunes, aux incalculables richesses minérales ; terres encore désertes en 1800, inconnues en 1600. Les conditions les plus favorables à l'immigration s'y trouvèrent réunies ; la population indigène était inoffensive et clairsemée, la colonisation facile. Aussi dès le début du XIX^e siècle,

fit-elle de logiques progrès : il y avait 1.030 habitants blancs dans toute l'Australasie en 1788, dont 757 convicts ou déportés ; en 1801, la population se chiffrait par plus de 6.000 unités ; en 1821, par 35.000, en 1841 par 251.000 (1), en 1851 par 426.000 (2). Les troupeaux et le commerce naissant du continent australien donnaient assez d'espérances pour attirer, vers 1850, tous les mois, quelque 500 émigrants (3). Déjà plusieurs villes étaient nées (4). La première en date, Sydney, avait atteint 10.000 habitants en 1828, 38.000 en 1846 : ce qui représente un accroissement décennal moyen de 100 %. Adélaïde poussa vite : ses 200 habitants de 1838 étaient devenus plus de 6.000 en 1844. Et Melbourne, fondée en 1837, avait 4.500 habitants en 1841, 15.000 en 1851 ; cette décade 1841-51 marque donc dans les annales de la cité un accroissement de 233 % : un pays prometteur s'ouvrait à la colonisation.

Ce fut le 3 avril 1851 qu'à la suite des révélations du mineur Hargraves, en trois points différents de la région de Bathurst (Nouvelle-Galles du Sud) où l'on avait

(1) D'après T.A. Coghlan. *A statistical account of the seven colonies of Australasia*, Sydney 1890, p. 7.

(2) J. Finney, *The history of the Australian colonies*, Sydney 1901, p. 252.

(3) E. Levasseur, *La question de l'or*, Paris 1858, p. 59.

(4) Dès le début de la colonisation, l'Australie avait été un pays de grande propriété. « La possession du sol australien était devenue le monopole d'un nombre relativement restreint de grands propriétaires... Les villes ont profité de tout le flot d'immigrants qui ne pouvaient se déverser sur les campagnes » (D. Pasquet : *Le développement des grandes villes en Australie*, dans la *Vie Urbaine* 1919, p. 160). C'est pour cette raison qu'on a pu parfois trouver trop artificielles les grandes agglomérations australiennes (Cf. P. Maistre : *Le Commonwealth d'Australie*, Paris 1913, p. 108).

entrepris méthodiquement les travaux de recherche, on trouva de l'or ; moyennant une faible redevance, l'exploitation en fut déclarée libre. En septembre 1851, la colonisation de Victoria, envieuse des trouvailles de sa rivale du nord, révéla à son tour à Ballarat et au mont Alexandre les plus splendides gisements aurifères.

Le rush fut formidable. Au lieu de 500 arrivants par mois, il en vint 1.000, puis 5.000, puis 10.000 (1). La population de l'Australie doubla en six ans, tripla en dix ans (2). Dans ces conditions, il est inévitable que la plupart des villes australiennes aient été à cette époque des villes-champignons.

D'abord, les points où l'or était signalé se couvrirent de chercheurs ; « autour du mont Alexandre, dans le lit de tous les ruisseaux qui en descendent, il y avait déjà un an après la découverte, environ 40.000 travailleurs » (3). La population de Ballarat dépassa 64.000 habitants en quelques années. Et dans la Nouvelle-Galles, on vit « 50.000 individus s'entasser à Bendigo, dans un ravin qui était désert la veille » (4) et qui est devenu la ville de Sandhurst.

Les cités préexistantes profitèrent aussi de cet afflux humain et crûrent avec une « merveilleuse rapidité » (5). Elles absorbèrent les chercheurs d'or qui se ren-

(1) E. Levasseur : *La question de l'or*, Paris 1858, p. 59.

(2) J. Finney : *The history of the Australian colonies*, Sydney 1907. En 1950, 426.000 h. : en 1856 928.000 : en 1861, 1.266.000.

(3) E. Levasseur, *op. cit.* L'ensemble Ballarat mont Alexandre avait « de 130 à 150.000 habitants en 1855 et en 1856 ».

(4) H. Blerzy : l'Australie, les mines d'or. *Revue des Deux-Mondes*, 15 décembre 1864, p. 861 ; Cf aussi p. 879.

(5) T. A. Coghlan : *A statistical account of the seven colonies of Australasia*, Sydney, 1890, p. 18.

daient aux mines, et ceux qui en revenaient ; elles attirèrent la foule des commerçants qui faisaient vivre les pionniers et qui en vivaient. Melbourne surtout fut le centre vers lequel convergèrent les hommes et le métal rare. De 15.000 âmes en 1851, elle passa à 139.000 en 1861 : soit une augmentation de 827 % ; depuis, son développement s'est régularisé : 206.000 habitants en 1871 ; 282.000 en 1881... etc... (1). Les beaux jours du gold-rush sont passés.

Sydney est très au-dessous de sa réputation, qui en fait l'égale en croissance des cités américaines ; même au temps des découvertes de l'or, son développement resta vigoureux, presque jamais exubérant : les mines d'or de la Nouvelle-Galles étaient éloignées de Sydney, et n'avaient pas la richesse de celles des environs de Melbourne. Sydney avait 38.000 habitants en 1846 et 95.000 en 1861, quinze ans plus tard (moyenne d'accroissement décennal : 100 %). Depuis, les recensements ont eu lieu régulièrement tous les dix ans et n'ont jamais révélé une population double de celle du précédent recensement : 137.000 âmes en 1871 ; 224.000 en 1881 ; 383.000 en 1891 ; 481.000 en 1901 ; 629.000 en 1911 ; 926.000 en 1921 (1). Sydney a, depuis 1911, dépassé Melbourne

(1) E. T. Drake : *Victorian Yearbook*. Melbourne 1907, p. 460. E. Levasseur, *op. cit.*, écrit : « Melbourne, qui était en 1851 une petite bourgade, autour de laquelle on campait sous des tentes, était devenue en 1854 une ville de 70.000 âmes avec ses faubourgs, et comptait près de 100.000 habitants en 1856 » (p. 59).

(2) D'après G. H. Knibbs : *Official Year Book of the Commonwealth of Australia*, Melbourne 1912, p. 139. Et : *Statistical Abstract for the British Empire*, London 1914, p. 4. Les statistiques offrent des résultats assez différents selon qu'elles visent la ville elle-même ou son territoire ; celles que nous avons adoptées s'entendent du « greater Sydney » communes suburbaines incluses. Mais la diffé-

qui s'est endormie quelque peu sur son succès d'un jour. Mais la croissance de la capitale de la Nouvelle-Galles du Sud reste dans des proportions relativement européennes ; en 1885, on prédisait que Sydney serait « sans contredit, avant un semi-siècle, une des plus grandes villes du monde et la plus importante de l'émisphère sud » (1). Certes, c'est une très grande ville, mais elle a encore fort à faire pour rejoindre Buenos-Aires.

Les découvertes minières de 1851 n'ont pas épuisé les capacités urbaines de l'Australie. Les immigrants se répandirent un peu partout, faisant pousser d'autres cités, auxquelles la construction des voies ferrées a donné un essor définitif. Adélaïde a grandi avec une étonnante persévérance : 6.000 habitants en 1844 ; 18.000 en 1861 ; 42.000 en 1871 ; 103.000 en 1881. Les deux décades officiellement recensées 1861-71-81 marquent une augmentation de 133 et 145 %. Depuis lors, Adélaïde a calmé son exubérance au point de ne plus doubler qu'en 40 ans (1921 : 260.000 h.). Mais Brisbane, dans le Queensland, s'est accru avec encore plus de ténacité :

	Milliers d'hab. en 1921	Pourcentage d'accroissement				
		... 1891	1881	1871	1861	1851
Brisbane	218		225	106	133	500

rence des résultats statistiques a fait commettre parfois de grossières erreurs, et croire que la capitale de la Nouvelle-Galles a pris un développement subit ; M. Jefferson (*How american cities grow* — *Bull. of the american geographical society*, New-York 1915, p. 26) s'extasie ainsi sans raison sur un accroissement de 298 % qu'il attribue à Sydney sur la foi de statistiques à bases territoriales différentes.

(1) P.A.P. des Maisons. *Les gisements aurifères en Australie*, Paris 1885, p. 47.

Cette progression a été soutenue pendant 4 décades consécutives : le fait est rare.

A l'autre extrémité du continent australien, la ville de Perth, qui végéta longtemps (1861 : 3.000 h., ; 1871 : 5.000 ; 1881 : 5.000 ; 1891 : 8.000) fit un bond subit après 1891, lorsque de nouvelles découvertes d'or eurent attiré l'attention de son côté et lorsqu'elle fut dotée d'un réseau ferré (1896) (1). Elle avait 36.000 habitants en 1901 (augmentation de 325 %), 106.000 en 1911 (194 %), 156.000 en 1921.

La Nouvelle-Zélande n'a guère connu que l'essor artificiel de Wellington, promu capitale en place d'Auckland, et qui s'accrut de 185 % de 1871 à 1881.

En somme, l'Australasie n'a eu jusqu'ici pour mushroom-cities que des villes nées de gisements ou développées grâce à une ligne de chemin de fer ; son infériorité sur l'Amérique est de ne s'être pas encore industrialisée et de n'avoir point, par des spécialisations de cet ordre, fait grandir une autre catégorie de cités ; mais déjà elle a voulu imiter les Etats-Unis en créant son Washington : Canberra, à deux cents milles de Sydney, a été choisie en 1908 pour siège du Parlement Fédéral ; elle est déjà pourvue d'un palais grandiose et d'un plan qui est l'un des chefs-d'œuvre de l'urbanisme contemporain. Les habitants viendront-ils ?



2°) EN ASIE

Le Vieux-Continent ne mérite son qualificatif nullement

(1) J. Finney, *The history of the Australian Colonies*, Sydney 1901, p. 271.

part mieux que dans le domaine de l'évolution urbaine. Ses terres sont généralement couvertes d'une population dense qui les défrichent depuis des milliers d'années. Il ne peut guère y avoir de villes subites que là où naît une civilisation. Or la civilisation est une vieille connaissance de l'Ancien Monde, et de l'Asie plus que de toute autre de ses parties (puisque c'est d'elle que sont venus les peuples européens) L'Inde, avec ses 300 millions d'habitants ne *peut* pas connaître les villes-champignons : à peine sut-elle accueillir, sans les engloutir, les maigres comptoirs des premiers colonisateurs. Il y a pourtant dans l'Inde une modalité curieuse de villes-champignons : ce sont les villes vagabondes ; une citée fixée en un point, se déplace en bloc pour renaître plus loin : cette seconde cité, considérée en elle-même, a bien le caractère essentiel des mushroom-cities : une naissance brutale. Ce phénomène est une conséquence de l'intertitude des cours d'eau, qui est le résultat des conditions géographiques et climatiques de la péninsule. On en cite de nombreux cas : la ville de Goa-lundo, au confluent du Gange et du Brahmapoutre fut intégralement transférée d'un point à un autre, assez éloigné, à la suite de la crue du Gange de 1875. De même Cossimbazar, cité commerçante très populeuse sur le Baghirati, se trouvait jadis au sommet d'un de ses méandres : le fleuve, ayant brusquement abandonné son lit pour s'en creuser un en ligne droite, Cossimbazar se trouva sans cours d'eau ; immédiatement la ville fut abandonnée, et rebâtie sur les nouvelles rives du fleuve. Delhi, la capitale de l'Inde, a ainsi occupé sept positions différentes, dont l'écart maximum est de seize ki-

lomètres ; il est vrai que ces déplacements se sont espacés au cours de trente siècles. Tel quel d'ailleurs, « le cas des villes errantes est bien typiquement hindou » (1).

L'Indochine ne possède pas même cette modalité de ville : en revanche, son Haiphong (100.000 h.) qui n'existait pas en 1875, devenu le débouché d'Hanoï et du Tonkin, a pris un rapide et puissant développement.

La Chine et le Japon, sursaturés de population, n'ont pas davantage place pour les villes surgissantes : mais des contacts nouveaux en ont fait naître quelques-unes : contacts commerciaux pour la Chine, contacts industriels pour le Japon.

L'Empire du Milieu fut, par le traité de Nankin du 29 août 1842, contraint d'ouvrir cinq ports au commerce anglais (2) ; le plus considérable d'entre eux, Chang-Haï fut effectivement ouvert le 17 novembre 1843 : avant cette date, il n'y avait « sur les bords à peine solides du Whangpoo et du bas Yang-tsen que quelques maisons de pêcheurs » (3). Aujourd'hui l'ensemble de l'agglomération de Chang-Haï comporte quelque cinq millions d'habitants (4). Mais qu'on ne s'y trompe pas : si, en quatre-vingts ans Chang-Haï était passé de zéro à cinq millions, ce serait la plus colossale des mushroom-cities. Il y a lieu de préciser exactement — autant que

(1) F.P. Renaut : Villes fixes et villes errantes de l'Inde (*L'Asie française*, 1925, p. 223).

(2) V. Tchen Ki Chan : *La politique de la Porte ouverte en Chine*, Paris 1912.

(3) Jean Brunhes, *Géographie humaine*, tome I, p. 14.

(4) C. Girves : Etude sur Shanghai (*Revue Militaire française*, 1927, p. 368).

le permet l'état, plus que sommaire, des statistiques chinoises — quelle a été la croissance de la ville.

Chang-Haï comprend en réalité trois villes, contiguës, mais distinctes :

1°) une concession internationale (international settlement) formée en 1869 de la fusion des concessions anglaise et américaine.

2°) une concession française, accordée en 1849.

3°) une ville chinoise.

La ville chinoise existait en 1842, et n'était pas seulement, quoiqu'on en ait dit, une « simple bourgade de pêcheurs » (1). Loin de là : en 1360, elle avait été élevée au rang de *hien*, c'est-à-dire de ville de troisième classe : ce qui est déjà honorable. Lors du traité de Nankin, elle avait 425.000 habitants (2). Elle en a aujourd'hui 500.000. Sa croissance a donc été modeste. Ce n'est pas d'elle qu'il s'agit.

Le Chang-Haï qui est devenu le premier port de la Chine et le septième du monde, par lequel s'effectuent 48 % du commerce chinois, c'est le Chang-Haï entièrement artificiel né de la main des étrangers. La double ville qu'il forme, peuplée de 300.000 (concession française) et 850.000 habitants (concession étrangère), entourée d'une banlieue populeuse de plus de trois millions d'âmes (Paoskan, Nantao, Patung, Zikavei... etc...) est l'œuvre la plus réussie des Blancs au pays des Jaunes ; « de marais stériles, les occidentaux ont fait sortir la plus belle ville de l'Extrême-Orient » (2). Elle devint très

(1) G. Bernard : *Changhaï (L'Asie française, 1927, p. 248).*

(2) C. Girves : *Etude sur Shanghai (Revue militaire française, 1927, p. 361).*

vite le grand emporium du commerce du bassin du Yang-Tse. Les Chinois y affluèrent vite surtout à partir de 1856. Quarante ans après sa création, elle avait près de 400.000 habitants.

Le traité de Nankin, en même temps qu'il ouvrait Chang-Haï à l'Angleterre, lui concéda « l'îlot rocheux et dénudé » de Hongkong, sur lequel il n'y avait que quelques huttes ou repaires de pirates. Le 5 avril 1843, Hongkong fut érigé en colonie de la couronne, et destiné à devenir la base britannique d'Extrême-Orient (1). C'est aujourd'hui le troisième port du monde, après New-York et Londres, avant Anvers, Rotterdam et Hambourg. Les Chinois du continent se firent embaucher comme dockers, et vinrent peupler l'îlot et la ville de Victoria ; ils étaient 55.000 en 1857, 280.000 en 1899, 612.000 en 1920. Victoria a 350.000 habitants, population militaire non comprise ; s'il est difficile d'établir de sérieux pourcentages décennaux d'accroissement, on peut penser que Hongkong connu, au moins à ses débuts de comptoir et d'entrepôt britannique, une belle exubérance (2).

Au Japon, ce ne sont pas les étrangers qui ont fait naître les villes ; les Japonais ont résolument adopté la civilisation occidentale, et ce, à leur seul profit ; ils ont introduit les machines bruyantes dans leurs calmes ci-

(1) A. Roux : *Hongkong*, Poitiers 1903.

(2) Dans le même ordre d'idées que Chang-Haï et Victoria, on peut citer la ville de Singapour, créée par les Anglais le 6 février 1819, qui des 150 à 200 habitants qu'elle renfermait alors, est passée en 1920 à 424.000. Sa prospérité en tant qu'entrepôt de l'Extrême-Orient, et escale sur la route de Chine, date de 1834, époque à laquelle fut rendue définitive son acquisition, et surtout du percement de l'isthme de Suez.

tés, ils ont bâti de hautes cheminées d'usines près de leurs jardins fleuris ; ils ont substitué aux lents travaux de leurs artistes la production en série des entreprises américaines : et c'est ce qui les a sauvés de l'emprise étrangère. Osaka, qui avait porté au plus haut degré de perfection la minutie des objets laqués, est devenue, au dire de Paul Morand, « un enfer industriel auprès duquel Détroit et Chicago m'ont semblé des prairies en fleurs ». En se concentrant aux points où s'est fixée la grande industrie, les Japonais ont transformé quelques-unes de leurs cités somnolentes en villes-champignons :

(1)

	Milliers d'hab. en 1920	Pourcentage d'accroissement en 10 ans			
		1920	1910	1900	1890
Nagoya	769	.....	102		340
Sapporo	145	.....	107	.....	
Yahata	128	.....	456		
Yokosuka	102	.....	104	100	

Sapporo a profité de l'extraordinaire richesse minérale de Yesso, qui recèle du cuivre, du fer, de la houille, du soufre et du manganèse et dont la mise en valeur est récente. Nagoya, au débouché de la plaine de Kiso-gawa, est devenue un grand centre d'industries textiles.

Le Japon a en outre le triste privilège d'avoir la plus lamentable des modalités de villes-champignons : périodiquement, Yokohama, ou Tokio, sont victimes des tremblements de terre qui ont fait dire aux japonais que leur sol reposait sur le dos d'une baleine : les maisons,

(1) *Résumé Statistique de l'Empire du Japon*, Tokio 1892, p. 16 — *Statistisches Jahrbuch*, Berlin 1927, p. 9.

basses et légères — précisément à cause de leur avenir éphémère, — s'écroulent comme des châteaux de cartes ; et l'activité du peuple nippon, blasé sur ces catastrophes, fait surgir à nouveau les cités disloquées.

Dans le reste de l'Asie, on trouve disséminées quelques rares villes exubérantes. Le pétrole a donné la prospérité au trop fameux Mossoul (200.000 h.) sur l'emplacement de l'antique Ninive, et à Bakou (1926 : 467.000 h.). La construction du transsibérien, de 1891 à 1901, eut le don de transformer en villes les pauvres stations de son parcours : Omsk a crû en 10 ans de 248 %. Vladivostock créé en 1861, était tût devenue une importante base navale, qui progressa considérablement de 1880 à 1910.

	Milliers d'hab. en 1921	Pourcentage d'accroissement en 10 ans			
		... 1910	1900	1890	1880
Vladivostock	107	.....	155	.....	180

Port-Arthur a de même grandement bénéficié du transsibérien, et de son utilisation par les Japonais.

Dans l'ensemble, l'Asie n'offre donc pas, comme l'Amérique, des *régions* de villes exubérantes ; on n'en rencontre que des unités, rendues telles par des circonstances locales : l'approche de l'Europe se fait sentir.



3°) EN AFRIQUE

Ultime coup d'œil sur un pays neuf : la terre d'Afrique n'a quarante siècles d'histoire que sur les bords

du Nil ; ailleurs, et sauf sur ses rivages septentrionaux, elle ne s'est ouverte que très récemment à la colonisation ; ses villes surgissantes n'ont pas quarante années.

En Afrique australe, elles datent surtout de la ruée vers l'or de 1886, dont le chef d'œuvre fut Johannesburg (1921 : 288.000 h.), qui, un an après sa création avait 3.000 habitants ; 4 ans après (1890) : 25.000 ; et dix après (juillet 1896) : 102.000 ; ce qui donne en admettant qu'en 1888 Johannesburg ait eu 50 habitants (1), un accroissement décennal de 204.000 % (2). La jonction de la ville à la mer, par voie ferrée, réalisée entre 1892 et 1895 contribua largement à cet essor (3). A l'autre bout de la ligne, le port de Durban, fondé en 1846, et que peuplaient à peine 1.700 habitants en 1852, grandit déjà par la construction d'un premier railway et par la découverte de l'or au Transvaal, passait de 1888 à 1898 de 18.000 à 39.000 habitants (116 %) (4). Pieterma-

(1) H.H. Fyfe : *Au pays de l'or et des diamants*, édition française, Paris sd. p. 127.

(2) Des pourcentages de cette sorte n'ont pas, du reste, grande signification : toute ville-champignon, à ses débuts, a grandi dans des proportions analogues ; car si une cité dont la population passe de 100.000 à 200.000 âmes ou de 10.000 à 20.000, s'accroît de 100 %, un lieu dont la population passe de 1 à 10 habitants croît de 900 %, et l'on ne peut même plus chiffrer le pourcentage d'accroissement d'un lieu qui passe de 0 à 1 habitant. On obtient très facilement, à l'origine des agglomérations, des chiffres astronomiques. Il ne peut donc être question d'établir, à ce point de vue, des « records ». Aussi n'en avons-nous pas abusé en ce qui concerne les mushroom-cities d'Amérique.

(3) *The Encyclopaedia britannica*, Cambridge 1911, tome XV, p. 432.

(4) J.F. Ingram : *The story of an seaport*. Durban 1899, p. 60 et 110.

ritzburg, dans la même période, passa de 11.000 à 31.000 âmes (181 %) (1).

A l'autre extrémité de l'Afrique, le nom de Port-Saïd rappelle la réalisation du canal de Suez auquel la ville doit son existence : Port-Saïd, fondée en 1859, eut vite une dizaine de milliers d'habitants. Et Djibouti fut une œuvre entièrement française : dès 1885, invoquant sa neutralité dans le conflit franco-chinois, l'Angleterre ferma le port d'Aden ; la nécessité d'un dépôt de charbon sur la Mer Rouge se fit sentir. Obock parut insuffisant pour tenir ce rôle, qui fut attribué le 21 mai 1896 à un point de la côte dénommé Raz-Djibouti, à peine habité, où aboutissaient quelques caravanes venues d'Abyssinie ; un petit millier d'indigènes vivaient à Djibouti lorsque les premiers navires y firent escale (2). Le 9 août 1896 fut créée la Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens (3), qui inaugura le premier tronçon de la ligne se terminant à Djibouti le 14 juillet 1900 ; à cette date, quatre ans après sa création, la ville avait 12.000 habitants (4).

(1) En ce qui concerne Le Cap, on ne saurait définir exactement quel fut son accroissement ; les recensements ont été irréguliers ; ils accusaient 34.000 habitants en 1875, 78.000 en 1891 ; en 1901, la guerre des Boërs empêcha le recensement ; en 1904, Capetown avait 164.000 habitants (*Statistical Abstract for the british Empire*, London 1914, p. 4). Depuis, sa croissance a été normale (183.000 en 1921). Mais même de 1875 à 1904, l'accroissement décennal moyen n'a sans doute pas été supérieur à 100 % : les statistiques ont englobé des communes suburbaines en nombre chaque fois plus grand.

(2) H. Bernard-Dutreil : *Djibouti, création d'une colonie française*. Thèse Paris 1900, p. 20.

(3) Lt Col^l Peroz : *Le chemin de fer éthiopien et le port de Djibouti*, Paris 1907.

(4) Voir ce que dit Jean Brunhes de Djibouti : « Le chemin de fer a été construit. Son histoire et celle de Djibouti, sinon se confon-

D'autres ports africains, de création française, ont eu le même succès : Dakar, « ville que se forme chaque jour davantage » (1). fut, au dire d'Elisée Reclus, fondée en 1856. C'était en réalité, depuis longtemps, un petit village indigène, dont l'administration prit effectivement possession en 1857 ; un port de fortune fut créé en 1863 ; une ligne de chemin de fer, achevée en 1885, unit Saint-Louis à Dakar, où fut en 1902 transféré le siège du gouvernement général. De grands travaux furent entrepris dans le port, qui devint un point d'escale très important entre l'Europe et l'Amérique du Sud. Les recensements lui octroyaient 3.000 âmes en 1869, 5.000 en 1886, 8.000 en 1902, 15.000 en 1903, 19.000 en 1904, 25.000 en 1906 (2). A vrai dire, cette augmentation considérable (en 10 ans, 257 %) était due en grande partie à l'afflux des ouvriers et des manœuvres destinés aux travaux du port.

Casablanca subit un bond semblable, mais plus solide : ses 7.000 habitants d'avant la conquête étaient 25.000 en 1910, 60.000 en 1914, 106.000 en 1926. La poussée eut lieu de 1907 à 1914 et fut exubérante (3).

dent, du moins exactement se correspondent. Ceux qui ont connu le modeste poste installé il y a un quart de siècle sur un banc de sable désert... ne peuvent en croire leurs yeux ; car Djibouti a pris vraiment figure de ville » (dans *Le Journal de la Marine marchande*, 22 février 1923).

(1) *Bulletin administratif du Sénégal*, 1899.

(2) G. Ribot et R. Lafont : *Dakar, ses origines, son avenir*, Bordeaux 1908, p. 37. En 1926 : 34.000 h.

(3) Cf. Mission scientifique du Maroc : *Villes et tribus : Casablanca et les Chaouia*, Paris 1915, tome I, p. 52 et 102 — et Ed. Joyant : *Traité d'urbanisme*, Paris 1923, tome II, p. 80. Au Maroc, Kenitra, grâce à son rôle de port de pénétration est une toute récente ville surgissante ; « au recensement de 1921, la population de Kenitra

Et demain, lorsque le transsaharien alignera ses rails d'acier sur le sable du désert, près des puits artésiens surgiront, avec la même virulence que l'eau, des centaines de petits villages, cités d'après-demain.



4°) « EUROPE »

Europe : presqu'île du Vieux-Monde.

Europe : terre dont pas un hectare n'a son passé : (le champ que défrichèrent les moines de l'abbaye voisine ; le bois où rêva un poète ; la plaine où deux peuples s'affrontèrent ; le moulin dont le meunier refusa de payer la dîme ; le pont que M. le Préfet vint inaugurer...). Où sont les silences éperdus des contrées désertes ? Aux lieux mêmes d'où l'homme semble distant, sa présence demeure immanente : un sentier tourne dans les herbes ; une fumée monte derrière le coteau. A l'horizon, se pressent déjà le brouhaha de la cité.

La cité d'Europe, qu'elle ait deux mille ou cent mille âmes, qu'on y parle anglais, tchèque ou portugais, se révèle toujours de la même façon : non pas qu'un éternel clocher la distingue extérieurement ; mais elle a, en elle, une manière d'être qui la personnifie ; sa carrure, sa structure ont une certaine négligence anonyme, un certain laisser-aller indifférent et irresponsable. Cela tient à ce que la ville d'Europe a vu passer les siècles : ses maisons sont un peu ventruées, ses rues un peu tortueuses ; une génération lui a ajouté un quartier

était de 9.438 habitants, chiffre déjà considérable si l'on considère que 10 ans plus tôt il n'existait ni ville, ni habitants ». (E. Joyant, *op. cit.*, p. 99).

par ci, une autre un quartier par là ; le tout sans méthode, sans unité dans l'espace (parce que sans unité dans le temps). Tandis que la cité d'Amérique ne songe qu'à son avenir, la cité d'Europe songe surtout à son passé : elle se penche avec fierté sur ses vieux hôtels poussiéreux et lézardés qui abritèrent des personnages augustes ou dont un artiste, souvent inconnu, a décoré le portail de sculptures désuètes ; si après des années de réflexions et d'hésitations, on se décide à percer une rue, le bon vieil hôtel sera sauvegardé de la pioche des démolisseurs : son pignon lépreux, bijou historique, subsistera éternellement, pour la plus grande joie des agences Cook. Tant pis pour l'hygiène ! Tant pis pour l'alignement ! Le passé d'abord !

C'est un fait que, par exemple, la Commission du Vieux-Paris a plus d'influence à l'Hôtel de Ville, que celle, si peu bruyante et si peu agissante, qu'on a chargée de songer à l'extension de la capitale (1). La constatation de ce fait n'implique pas, de notre part, l'ombre d'un reproche, ni d'une comparaison désobligeante ; il ne peut pas y avoir, évidemment, une Commission du Vieux-Djibouti ou du Vieux-Minneapolis ; la situation, donc l'allure même des villes d'Europe est toute différente de celles des cités sans histoire, donc sans routine : c'est cela seul que nous voulions indiquer.

On a parfois protesté, ou tenté de réagir : « Pour quoi décider que nous sommes vieux ? Vieux ? Le XX^e »

(1) Cf. à propos du quartier du « Marais » et des quartiers similaires : « C'est le gîte effroyable de centaines de mille d'habitants... la tuberculose, la démoralisation, la misère, la honte triomphent sataniquement. La Commission du Vieux-Paris collationne les fers forgés ». (Le Corbusier : *Urbanisme*, Paris 1925, p. 268).

siècle européen peut être la belle maturité d'une civilisation. La vieille Europe n'est pas vieille du tout. Ce sont là des mots... Si en Amérique on produit et on sent, en Europe on pense. Il n'y a pas de raison pour enterrer la vieille Europe » (1). C'est, hélas, s'abuser lourdement. Nous approuvons toutes les tentatives de rénovation de notre sol, mais nous n'y croyons pas ; peu importe que l'Europe soit vieille ou mûre : elle n'est plus jeune ; la répartition des villes-champignons en fait foi, et la statistique, n'est-ce pas, est implacable ?

Cependant, en cette Europe qui était encore, il y a cent ans, le centre de gravité du monde économique — et qui ne l'est plus, — on peut cueillir dans l'immense floraison de ses villes épanouies — ou fanées — quelques boutons prêts à éclore ; il y a, même « chez nous », des cités exubérantes, comme il y a en Amérique des cités dont la poussée est calme.

En Grande-Bretagne, le compte en est vite fait ; depuis le début du XIX^e siècle jusqu'à nos jours, une ville, une seule, a dans l'espace d'une décade doublé sa population (2). C'est Cardiff, dont les Anglais qualifient la croissance de « phénoménale » (3) ; à la vérité, elle n'est phénoménale que comparativement aux autres cités britanniques. Cardiff, au débouché des riches mines de houille du Pays de Galles, n'avait en 1801 que

(1) Le Corbusier : *Urbanisme*, Paris ; p. IV.

(2) C. N.A. Humphreys : Results of the recent census in the largest english towns (*Journal of the Royal Statistical Society*, London 1891, p. 311) — Il sera parlé ultérieurement de la croissance de Birkenhead, Leyton, Willesden, etc... qui ne sont que des communes suburbaines.

(3) *The Encyclopaedia britannica*, Cambridge 1910, tome V, p. 316.

1870 habitants ; en 1831, Cardiff en avait un peu plus de 6.000. Le propriétaire du pays, le marquis de Bute, fit à ses frais, en 1834, construire des docks et créa le port qui est devenu le plus grand exportateur de houille de l'Europe. En 1851, Cardiff avait 16.000 habitants ; dix ans plus tard, près de 33.000 (accroissement de 104 %) ; depuis lors, sa croissance est demeurée rapide, mais sans jamais renouveler ce bond décennal de plus de 100 %. Et les autres grandes villes, même les plus industrielles, n'ont, malgré leur vigoureux développement (Birmingham : 70.000 h. en 1801, 919.000 en 1921 ; Manchester : 76.000 en 1801, 730.000 en 1921 ; Scheffield : 45.000 en 1801, 490.000 en 1921...), jamais atteint ce que nous avons convenu d'appeler « exubérance ».

L'Allemagne est un peu plus riche en villes-champignons ; sans parler de Berlin qui est une capitale de facture relativement récente, ni de Mannheim, fondée en 1606 par l'Electeur Palatin Frédéric IV et dont le plan géométrique traduit bien l'origine artificielle (1), l'Allemagne a vu surgir, dans ses bassins houillers, d'énormes cités, qui, pour la plupart sont l'œuvre personnelle de trois ou quatre rois de l'industrie.

Le XIX^e siècle, même dans la Ruhr, ne fit que préparer le bond formidable qu'au début du XX^e réalisèrent les villes minières allemandes (2). Essen (recensement du 16 juin 1925 : 470.000 h.), dont la vieille cathédrale, vestige d'un temps lointain, se perd dans les cheminées

(1) R.F. Weirick : Mannheim (*The American City*, 1911, II, p. 189). Sur la fondation de la ville, v. M. Oeser, *Geschichte der Stadt Mannheim*. Mannheim 1904, p. 10.

(2) *Statistisches Jahrbuch deutscher Städte*, Breslau 1893.

des usines Krupp est au centre même du bassin de la Ruhr ; à l'est, sans solution de continuité, s'étendent Gelsenkirchen, siège de la Gelsenkirchener Bergwerks A.G. que contrôlent Hugo Stinnes et Kirdorf ; Bochum, siège du Syndicat des sels ammoniacaux extraits de la houille et de la Bochumer Verein für Bergbau und Gesellschaft fabrikation ; Dortmund et les aciéries d'Hugo Stinnes, d'où part le canal de Dortmund à Ems. A l'ouest d'Essen, sont les charbonnages de Mülheim, qui relèvent des magnats Thyssen et Stinnes, les aciéries de Oberhausen, fief des Haniel, de Düsseldorf : les usines innombrables de Hamborn, possession de Thyssen ; enfin Duisburg et Ruhrort, au confluent du Rhin et de la Ruhr, unis en 1905, et qui forment le plus puissant port fluvial du monde (1913 : 40 millions de tonnes ; dont 22 millions d'exportation de houille) (1). Toutes ces villes — qui n'en forment qu'une —, ont, de 1900 à 1910, crû de façon impressionnante (2) :

	Milliers d'hab. en 1926	Pourcentage d'accroissement	
		 1910	1900
Bochum	211	.....	107
Duisburg	273	.....	146
Essen	470	.....	148
Gelsenkirchen	208	.....	359
Hamborn	127	.....	209
Mülheim	127	.....	197

Ce bond unanime tient à ce qu'à la libre concurrence

(1) Raymond Recouly : *La Ruhr*, Paris 1923, p. 8.

(2) D'après Le *Statistisches Jahrbuch für das deutsches Reich*. 1927, p. 10.

les féodaux de la Ruhr ont substitué un cartel de production (cartel du charbon : Rheinisch-Westphalien Kohlen syndikat, créé à Essen le 1^{er} mars 1893 ; cartel de l'acier : Stahlwerksverband, créé à Düsseldorf le 2 mars 1904). En même temps que les grands centres prenaient de colossales proportions, des quantités de nouvelles exploitations surgissaient, créant autour d'elles de nouvelles cités ; cette poussée durait encore de 1910 à 1920 ; autour de Düsseldorf, le village de Lintfort passait en 10 ans de 904 habitants à 11.000, le bourg de Walsum de 7.000 à 20.000 (1).

Les houilles de la Sarre ont produit un phénomène analogue avec Sarrebrück (1926 : 126.000 h.) qui avait, en 1900, 23.000 âmes et en atteignait 105.000 en 1910 (augmentation de 356 %).

L'Allemagne est seule en Europe à posséder un pareil lot de villes de type américain : à défaut d'un sol jeune, elle a bénéficié de très riches ressources de matières premières, qu'elle a su mettre en valeur au prix d'une énergie farouche et d'une volonté inébranlable d'être partout la première. Qui le croirait ? L'un des rares états qui puissent, après elle, aligner un petit contingent de villes surgissantes, c'est la Tchéco-Slovaquie.

Sans doute, le cas de Prague, que des annexions ont portée subitement de 225.000 à 616.000 habitants, n'est pas à retenir, pas plus que celui d'Olomouc (Olmütz), qui avait 22.000 âmes en 1910 et auquel la loi du 16 avril 1919 en a attribué 51.000 (2). Mais Moravka-Os-

(1) *Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich*, 1927, p. 17.

(2) *Manuel statistique de la République tchécoslovaque*, Prague 1920, I, p. 96.

trava (Mährisch-Ostrau), qui dépendait du bassin houiller de la Haute-Silésie, a passé d'elle-même de 37.000 habitants en 1910 à 114.000 en 1920 (augmentation de 208 %) et en a maintenant plus de 200.000 (1). Cette progression avait eu un précédent de 1880 à 1890, décade pendant laquelle Vitkovice (Witkowitz) bondit de 2.000 à 10.000 habitants (400 %) (2) ; c'était alors le siège des mines et aciéries de la Witkowitz Bergbau et de l'Eisenhüttengesellschaft. En Bohême, la petite ville de Nusle, spécialisée dans les industries de la bière, a crû de 100 % dans la même période 1880-90 ; mais la puissance d'expansion de sa voisine Prague n'a pas été étrangère à cette augmentation.

La Pologne renferme également plusieurs villes qui furent exubérantes : le centre houiller et métallurgique de Sosnowiec (1910 : 102.000 habitants, 1921 : 87.000) date de la fin du XIX^e siècle ; la ville industrielle de Huta-Krolewska (1921 : 74.000 h.) passa dans la décade 1860-1870 de 1.000 à 19.000 âmes (accroissement de 1800 %) ; la cité de Bialystock, grâce au développement de ses industries textiles a vu de 1870 à 1880 sa population passer de 18.000 à 51.000 habitants (183 %). C'est surtout la ville de Lodz qui réalise au mieux le type de « ville-champignon américaine » (3). Lodz avait 190 habitants en 1790, 800 habitants en 1821. En 1823, les Allemands y introduisirent les premières manufactures de textiles, et la population de la ville crût avec ra-

(1) M. Mercier, *La formation de l'état tchécoslovaque*. Thèse Paris-Chartres 1922, p. 118.

(2) *Manuel statistique de la République tchécoslovaque*, Prague 1920, I, p. 10.

(3) A. Mansuy : *La Pologne*, Paris 1925, p. 92.

pidité : elle se chiffrait en 1830 par 4.300 unités (612 %), en 1840 par 18.600 (332 %) ; une crise passagère la ramena en 1850 à 15.500, mais dès 1860, Lodz avait 33.000 âmes (113 %) ; puis le développement démographique de la ville redevint plus normal : 39.000 habitants en 1870 ; 45.000 en 1880. Un nouveau bond porta la population de Lodz à 136.000 âmes en 1890 (202 %) et à 288.000 en 1900 (111 %) ; elle atteignait 452.000 unités en 1921 après avoir dépassé le demi-million en 1910 (1).

En ce qui concerne l'URSS, on ne saurait rien affirmer : les statistiques s'y révèlent parfois surprenantes ; dans la Russie tsariste, elles avaient le défaut contraire d'être un peu négligentes ; elles permettent seulement de noter les noms — outre celui de Saint-Pétersbourg, — de Rostov, créé en 1761 et vite grossi d'une foule cosmopolite à laquelle le Don facilitait le commerce des céréales ; d'Ekaterinburg, fondé en 1721 par Pierre Le Grand, et devenu le siège de la Direction des mines de l'Oural. Dans la Russie méridionale, le centre de Kri-vorog est né près de mines de fer : « en 1882, l'ère de prospérité commença et en 1896, une ville ouvrière de 25.000 habitants avait en quelques années remplacé la steppe » (2). Dans la Russie soviétique, les villes ont profité d'un exode rural très accentué : le même Rostov est porté, au recensement du 17 décembre 1926, comme

(1) Voir *The polish Yearbook*, 1925 London 1925, p. 94 — Sur Lodz en particulier, cf. F. Bielschowsky : *Die Textilindustrie des Lodzer Rayons*. Leipzig 1912 — et A. Scholz : *Die Baumwollindustrie im Lodzer Industrierayon*. Breslau 1904.

(2) J. Ordinaire : *L'évolution industrielle russe*, thèse Paris, 1927, p. 77.

ayant 305.000 habitants, contre 115.000 en 1910 ; **Eka-**terinburg, qui en 1916 vit se créer une usine d'affinage du platine, de la Société anonyme de Novno Pavlowsk, et qui a l'avantage de s'appeler maintenant Swerdlowsk — et non plus du nom de l'impératrice épouse de Pierre 1^{er}, Catherine —, avait 136.000 habitants à ce même recensement au lieu de 52.000. D'autres cités, comme Iwanowo-Wosnessensk, Stalingrad (Jusowka) paraissent également avoir progressé dans de larges proportions, sans qu'on puisse les préciser avec certitude (1).

En Italie, au XIX^e siècle, on relève deux croissances exubérantes, mais peu durables : La Spezia, adoptée en 1861 comme port militaire, passa de 1862 à 1872 de 11.000 à 24.000 âmes (108 %) ; et Torre del Greco, en Campanie, a dû à son succès de plage élégante de passer, dans la même décade de 9.000 à 23.000 habitants (154 %) (2). En outre, la vieille Ostie, aux portes de Rome, vient de ressusciter.

Ailleurs, les noms de Bilbao, en Espagne, Frederiksberg, au Danemark, évoquent des cités dont la vigueur s'est plus ou moins approchée de l'exubérance, pendant quelques années.

Et c'est tout.



En France, les deux conditions nécessaires à la pous-

(1) Cf. J. Castagné : Démographie soviétique (*La Géographie*. 1927. p. 160). D'après cet article, serait à noter spécialement Novosibirsk (Novonikolaïesk) « qui lors du recensement de 1897 était à peine un gros village, et qui compte de nos jours plus de 120.000 habitants » (p. 161).

(2) *Annuario statistico della città italiane*, Firenze 1906, p. 14.

sée de villes surgissantes font totalement défaut : le sol n'est pas neuf, et les hommes manquent. Le type accompli de la ville française est cet admirable Rouen, dont chaque pierre est un souvenir, et qui évolue avec une paisible sérénité, image du fleuve qui le baigne : Rouen avait 87.000 habitants en 1801, 100.000 en 1866, 122.000 en 1926. Mais son *double*, Le Havre, avait aux mêmes dates 16.000, 74.000 et 158.000 habitants ; c'est le type de la cité française « vigoureuse ». En vain pourtant dans les statistiques on chercherait des villes actuellement supérieures à 50.000 habitants qui aient doublé en une décade (1) : quelques bourgades, dans le Nord, se sont créées ; rien de plus. La croissance de Calais entre 1880 en 1885, est due à la fusion, purement administrative, des communes de Calais et Saint-Pierre. Ni Tourcoing, ni Saint-Etienne, villes industrielles, n'ont atteint à l'exubérance. Seules y sont péniblement et passagèrement parvenues les villes de Roubaix, du Creusot et de Saint-Nazaire (2).

Au XVIII^e siècle, Roubaix appartenait aux Rohan-Soubise ; la jalouse surveillance des corps de métiers de Lille paralysa toute velléité d'essor ; le 17 septembre 1762, on permit aux habitants des campagnes de filer et de tisser : Roubaix put grandir et atteindre le chiffre de 8.500 âmes en 1789. La Révolution brisa net ses progrès ; en 1801, le premier recensement officiel lui attribuait 8.000 habitants : le blocus continental et les

(1) Toujours exception faite des communes suburbaines qui seront étudiées à propos du phénomène des « banlieues ».

(2) Citons aussi Montluçon qui de 1846 à 1856 a crû de 114 % (15.000 h. au lieu de 7.000) et de 100 % de 1851 à 1861 (16.000 h. au lieu de 8.000).

invasions retardèrent encore son développement : 1816, 8.724 habitants. Mais avec la Restauration, vinrent et la paix et la mode des étoffes mélangées de laine et coton ou laine peignée (1) ; le machinisme naissant concentra le travail et la population ; en 1821, Roubaix avait plus de 18.000 habitants ; il s'est, depuis, normalement acheminé vers ses cent mille âmes.

Saint-Nazaire est de création plus récente : il y avait une bourgade de ce nom, peuplée en 1851 de quelque 5.000 habitants, sur l'estuaire de la Loire ; de même que Le Havre a supplanté Rouen, de même Saint-Nazaire était destiné à devenir l'avant-port de Nantes. Dès 1837 on se mit à y construire un bassin (2), qui fut ouvert à la fin de l'année 1856 ; le 10 août 1857, on inaugurait la ligne de chemin de fer de Nantes à Saint-Nazaire dont l'avenir était ainsi définitivement assuré. En 1861, Saint-Nazaire avait plus de 10.000 âmes (augmentation : 100 %) ; en 1866, 18.000.

Le développement urbain du Creusot, comme celui des cités de la Ruhr, est une œuvre non anonyme ; la famille Schneider lui a donné toute sa prospérité, dont les étapes sont les suivantes : En 1666, Le « Crosot » et ses dépendances avaient 80 feux, soit environ 300 habitants. « Jusqu'en 1770, il n'existait sur l'emplacement de l'usine et de la ville que quelques misérables cabanes habitées par des familles de cultivateurs » (3). Mais en

(1) E. Levasseur : *La population française*. Paris 1891, tome II, p. 354).

(2) Cf. G. Bastard : *Saint-Nazaire* (Nantes, s. d., p. 28). et R. Pocard-Kerviller : *Notice sur le port de Saint-Nazaire* (Paris 1906, p. 15).

(3) J. Poirey-Clément : *Schneider et Le Creusot*, Conflans 1924, p. 1.

1774, des travaux de prospection révélèrent la présence de la houille, et en 1781 Louis XVI, qui s'intéressait personnellement à la ville naissante, y fit installer une fonderie. Le 1^{er} janvier 1793, Le Creusot fut érigé en commune (1). En 1826, il avait 2.500 habitants, mais une faillite mit en péril son avenir ; en 1833, les frères Schneider rachetèrent l'entreprise, et dès lors, Le Creusot prit une constante extension, favorisée sous le Second Empire par la faveur que l'empereur accordait aux Schneider, qui s'étaient ralliés à lui en 1852, et par l'importance accrue des fournitures de guerre. Les recensements indiquèrent une population de 2.800 habitants en 1836, 4.000 en 1841, 6.300 en 1846 (125 % sur 1836), 8.000 en 1851 (100 %), 13.300 en 1856 (111 %), 16.000 en 1861 (100 %), 23.000 en 1866.

Cette progression, pour remarquable qu'elle soit, n'en est pas moins anodine si l'on songe à celle des cités d'outre-Atlantique ; elle ne conduit pas à des nombres astronomiques. Telle quelle pourtant, elle représente le maximum des réserves de croissance urbaine de la terre française. Celle-ci a vu naître depuis 1800 bien d'autres villes que Le Creusot : Lens, Liévin, Vichy, Wattrelos, Montceau-les-Mines sont des cités jeunes ; mais combien modestes sont encore les sommets auxquels elles ont atteint ! Bornons-nous à faire la monographie sommaire de l'une d'entre elles : Montceau-les-Mines (2).

Là encore, la houille est à la base de la cité ; on en reconnut la présence en 1833, et la Compagnie des Mines, créée par la famille Chagot, s'y installa aussitôt.

(1) E. Fyot : *Les origines du Creusot*, Le Creusot 1921, p. 13.

(2) D'après L. Laroche : *Montceau-les-Mines*, Montceau 1924.

En 1834, le hameau du *Montceau* avait 315 âmes. Devant les excellents résultats de l'exploitation, la commune de Montceau fut créée le 24 juin 1856, avec des fractions de Blanzv, auquel on prenait 389 habitants, de Saint-Birain (68 h.) et de Saint-Vallier (749 h.) : la commune débutait donc avec 1.206 habitants. Cette population s'accrut vite :

Années	Habitants	Pourcentages d'accroissement décennal
1856	1.200	
1861	3.300	
1866	5.400	350
1872	8.300	151
1876	11.000	103

Mais après 1876, la progression se ralentit et le pourcentage d'accroissement décennal resta constamment inférieur à 100 % ; il tomba à 36 % de 1876 à 1886 ; à 46 % de 1886 à 1896 ; en 1901, la population approcha de 29.000 âmes, et se stabilisa à ce chiffre. La ville exubérante n'est même plus vigoureuse, ni hésitante.

Il n'en ressort pas moins des statistiques que Montceau-les-Mines fut une agglomération-champignon pendant 20 années consécutives. Ses annales, peut-on logiquement penser, doivent durant cette période refléter une activité débordante : construction de buildings, exécution d'un plan d'agrandissement, spéculation des banques, ruée vers les hauts salaires.

Nullement : ce sont de braves campagnards du *Charolais* qui viennent se faire embaucher comme mineurs ;

et la chronique de la ville traduit seulement la pénible ébauche d'une administration toujours en retard.

En 1856, avons-nous dit, la commune est créée ; en 1857, on lui attribue un garde-champêtre ; en 1858, on bâtit l'église ; en 1860, on ouvre le cimetière ; l'année 1861 voit la réalisation d'une voie ferrée ; ce n'est qu'en 1868 que le percepteur s'installe à Montceau, en 1869 qu'on songe à y ouvrir un bureau de poste, en 1870 à y établir un juge de paix ; on ouvre une école en 1871, en 1874 Montceau est élevé dans la hiérarchie administrative et devient chef-lieu de canton ; le notaire se décide enfin à y fixer son étude : telles sont les annales d'une ville-champignon française.

Cinquante-trois ans après sa création, trente ans après qu'elle ait été érigée en commune, en 1886, on y établit la première passerelle sur le canal, au bas de la place de l'église. Et après, on se met à inaugurer des statues.

Quel calme, quelle insouciance dans ce lent processus ! Tous les organes habituels des cités, au lieu de précéder le développement d'un Montceau-les-Mines, l'ont suivi avec timidité : A qui ou à quoi attribuer la responsabilité de cette imprévoyance ? A la bureaucratie, ou au tempérament latin ; aux deux peut-être.

Si bien qu'en France, ni les hommes, ni le sol, ni l'état ne sont propices aux villes exubérantes : indice certain d'une très vieille civilisation.

APPENDICE AU § III

En Amérique, comme en Australie et comme en Europe, les villes exubérantes, en même temps qu'elles croissent en population, s'étendent inévitablement aussi en surface, et avec la même promptitude : Cleveland couvrait 520 hectares en 1830 ; 2.600 en 1870 ; 11.970 en 1912, 17.840 en 1925. Mais, en général, l'étude de la croissance de la superficie d'une ville n'offre qu'un intérêt restreint : en effet, les statistiques ne donnent que la superficie administrative et non la superficie de l'agglomération habitée ; or, la superficie administrative est parfois très supérieure à la superficie réelle (sont dans ce cas toutes les villes de type américain qu'on définit par d'immenses surfaces destinées à faciliter leur extension future), ou bien elle lui est très inférieure (ainsi Paris qu'une ceinture arbitraire comprime dans des limites étroites). Pas davantage il n'est pratiquement ni logiquement possible de suivre, dans la vie d'une cité, son développement vertical (gratte-ciel) : ce sont là des problèmes complexes auxquels manqueraient de solides bases numériques, et qui sortiraient du cadre d'une étude démographique.

Il est un point pourtant qu'il est curieux de noter, parce qu'il complète l'étude de la croissance du chiffre de la population des villes-champignons. Il concerne la modalité qualitative de cette croissance, particulièrement au point de vue du sexe des habitants.

C'est un fait universellement admis que les grandes villes, pour des raisons sans doute d'attraction psychofisque, ont toujours un élément féminin prépondérant

(1). Il y a déjà quelque temps, — mais la date de la constatation du phénomène importe peu — un statisticien établissait numériquement la valeur de cet excédent pour les capitales du monde : il y avait, pour 1.000 individus du sexe masculin (2) :

A Paris	1.042 femmes
A Vienne	1.046 —
A New-York (3)	1.053 —
A Philadelphie	1.088 —
A Prague	1.102 —
A Boston	1.104 —
A Baltimore	1.108 —
A Londres	1.136 —
A Copenhague	1.142 —
A La Nouvelle-Orléans	1.150 —
A Rotterdam	1.169 —
A Charleston	1.227 —
A Stockholm	1.257 —
A La Haye	1.318 —

Or les villes-champignons présentent exactement le caractère opposé : elles ont, très nettement, un constant excédent de population masculine. Leur existence en effet tient souvent à la découverte d'une mine, ou à une exploitation industrielle : les pionniers et les ouvriers sont en majorité du sexe fort. Et dès que la croissance de la cité se ralentit un peu, dès que, d'exubérante qu'elle était, elle se fait simplement vigoureuse, ou « halting », l'excédent masculin diminue : la ville, née pour

(1) Cf Ch. Fouchier : *Essai sur l'abandon des campagnes*, Thèse Poitiers 1914, p. 159.

(2) Proportions calculées d'après les nombres absolus donnés par Korösi : *Statistiques internationales des grandes villes*, Budapest 1876.

(3) En ce qui concerne les villes américaines, d'après G. Waring : *Report on the social statistics of cities*, Washington 1886.

la production, devient une ville de « récréation » (1), ou tout au moins de consommation : l'élément féminin reprend ses droits, et la cité, redevenue normale, modèle la composition de ses habitants, selon le sexe, sur celle des villes évoluées. C'est ainsi qu'en 1880, on comptait, pour 1.000 habitants du sexe masculin (2) :

A Denver	666	femmes
A Kansas-City	741	—
A San-Francisco	764	—
A Los Angeles	833	—
A Minneapolis	840	—
A Saint-Paul	863	—
A Oakland	888	—

Toutes ces villes, en 1880, avaient une croissance exubérante ou venaient de l'avoir. Au XX^e siècle, le phénomène est demeuré ce qu'il était, et les cités d'exubérance contemporaine offrent la même disproportion entre leurs deux éléments de peuplement. En 1920, contre 1.000 hommes, on comptait : (3)

A Akron	719	femmes
A Détroit	839	—
A Seattle	881	—
A Fort Worth	892	—

A Chicago, ex-mushroom-city devenue ville à développement normal, l'équilibre s'est peu à peu rétabli : en 1920, on y dénombrait 973 habitantes contre 1.000 habitants.

(1) M. Aurousseau : The distribution of population (*The geographical Review*, New-York 1921, p. 563).

(2) D'après les chiffres absolus fournis par G. Waring, *op. cit.*

(3) D'après les chiffres absolus de l'*Abstract of the fourteenth census of the U.S. 1920*, Washington 1923, p. 132. Les statistiques des *Reports of the Immigration commission : immigrants in cities*, Washington 1911, p. 268 et 525, indiquent bien l'influence de l'immigration sur cette prépondérance masculine.

Le record en la matière paraît appartenir à la cité minière de Leadville (Colorado) qui en 1880 renfermait 4.000 habitants du sexe féminin contre 10.000 du sexe masculin (1), soit, pour 1.000 de l'un, 400 de l'autre.

Les Etats-Unis n'ont pas en propre cette particularité ; qu'on se rappelle seulement les débuts de Rome, qui fut une ville artificielle : l'élément féminin y faisait défaut au point de nécessiter l'enlèvement des Sabinés, qui n'est pas une simple légende ; si les détails dont on l'entoure sont du domaine de la fiction, le fait en lui-même est de la plus pure logique historique et démographique. De nos jours, on retrouve un exemple remarquable du déséquilibre de quantité entre les sexes dans les villes à croissance super-rapide ; c'est celui de Dakar, dont la population, compte non tenu des enfants, se décomposait comme suit en 1906 : (2)

	hommes	femmes
Indigènes	11.000	6.000
Européens	2.000	400
Total	13.000	6.400
Proportion	1.000	492

La répartition des habitants selon l'âge est également assez spéciale dans les villes-champignons : elle accuse plus que nulle part ailleurs la prépondérance de l'élément actif ; peu de vieillards ni d'enfants, de bras et

(1) G. Waring, *op. cit.*, tome I, p. 774.

(2) G. Ribot et R. Lafont : *Dakar, ses origines, son avenir*, Bordeaux 1908, p. 37.

de bouches inutiles ; ces villes-là appellent les travailleurs jeunes hommes ou hommes mûrs ; elles ne font point de place aux oisifs.

Du point de vue de l'origine et du lieu de naissance des habitants, par définition, il y a anomalie : les villes surgissantes ne peuvent guère avoir d'habitants « natifs » ; elles ne représentent pour aucun le pays natal. Tous viennent des environs, de la province ou de l'étranger. La proportion des étrangers est généralement très élevée, surtout dans les villes nées d'une publicité mondiale — les villes de l'or — ou dans celles que leur situation rend essentiellement cosmopolites : ainsi la ville de Panama, en 1910, avait plus de 50 % d'étrangers.

Enfin l'un des aspects les plus symptomatiques de l'influence de la croissance hâtive des villes est traduit par les statistiques de police et de criminalité. Les centres urbains ont tous le triste avantage de susciter une multiplication des crimes et des délits, en en multipliant les tentations et les possibilités (1). Dans les villes surgissantes, la criminalité trouve un foyer de propagande et d'exécution tout indiqué ; le fait tient

1°) à la nature du pays : la présence du métal rare fait naître les appétits et les envies.

2°) à la nature des immigrants : ce sont bien souvent des aventuriers, d'un état-civil parfois douteux.

3°) à la rapidité même du développement de la cité ; celle-ci n'a pas encore de lois, ni de police ; c'est le paradis du criminel.

(1) Cf. G. Tarde, *Philosophie pénale*, Paris 1905, p. 349, « L'action prolongée des grandes villes sur la criminalité est manifeste » (p. 361).

Les débuts de San-Francisco sont célèbres : une foule de gens sans aveu profita de l'inorganisation et du tumulte de la cité naissante. La seule loi répressive en vigueur était la Loi de Lynch, le seul maître était le poignard. Frisco eut longtemps la sinistre réputation d'être, en même temps que la ville de l'or, la ville du crime.

Quelques statistiques font ressortir facilement l'attrait des sols nouveaux sur les criminels ; ainsi la comparaison du nombre des assassinats dans les états de l'Est américain, riches en « star-cities » et dans les états de l'ouest, riches en « mushroom-cities » est très expressive :

Milliers d'habitants sur 1 assassinat
(moyenne annuelle de 1890 à 1900) (1)

Vermont	57
New-Hampshire	45
Massachussets	29
New-Jersey	15
New-York	14
Kansas	6
Oregon	5
Washington	5
Californie	3
Texas	3

Sans doute, d'autres facteurs interviennent : la présence de l'élément noir et surtout l'influence du climat, qui est si importante (2) ; mais à la même latitude, on

(1) D'après W.A. Bonger, *Criminalité et Conditions économiques*, Amsterdam, 1905, p. 688.

(2) Sur 100.000 habitants, en 1880, l'Italie comptait de 10 à 11 homicides ; l'Espagne de 7 à 8 ; la France de 1 à 2 ; l'Ecosse moins d' 1/2.

constate de l'Est à l'ouest américains une augmentation indéniable de la criminalité.

Cette autre statistique conduit aux mêmes conclusions :

Nombre de prisonniers dans les prisons de villes, en 1890
(pour 100.000 habitants) (1)

1° Villes non exubérantes

Baltimore	1
Philadelphie	1
Boston	3
New-York (y compris les prisons de Brooklyn, du 4 ^e district et de Jefferson)	5
Washington	5

2° Villes exubérantes

Minneapolis	40
Denver	47
Kansas-City	57
Saint-Paul	65
Oakland	87
Los Angeles	100
Seattle	121
Birmingham	342

La population des villes-champignons n'est donc pas *spéciale* que pour sa prodigieuse croissance. Sa composition diffère de celle des villes normales. Les deux catégories de villes n'ont en commun ni leur naissance, ni leur développement, ni leur esthétique, ni leur moralité : les deux types urbains ne sont pas de la même « race ».

(1) D'après F.H. Wines : *Report on crime in the U.S.* 1890. Washington 1895, p. 102 : Prisoners in each city prison.

CHAPITRE TROISIÈME

Les Types Connexes

En dehors des cas d'évolution urbaine numériquement tangibles et de caractères bien définis que nous venons d'étudier, il en est certains qui se lient étroitement à ceux-ci, sans que cependant il soit possible de les confondre sous une même rubrique. Ce sont des cas d'agglomérations très diverses, qui toutes ont le privilège de multiplier leur population en une période de temps relativement courte, et qui ne se distinguent du type classique des villes-champignons que par certaines particularité intrinsèques : soit dans leur mode de naissance, soit dans la cadence de leur développement, soit dans la la raison même de leur existence.

I

LES TYPES ANCIENS

La cité romaine : formalisme de sa création — Les colonies de l'Empire ; leurs rapports avec les villes américaines — La ville-refuge du Moyen-Age

Les bouleversements économiques qu'ont accomplis les siècles et les hommes ont été accompagnés de rémanements profonds dans l'ordre des cités : aussi certaines ca-

tégories d'entre elles, jadis normales, sont-elles périmées. La ville d'autrefois ne saurait être mise sur le plan de la ville d'aujourd'hui, puisque les conditions extérieures ont changé. Or, l'espèce humaine cataloguée maintenant sous l'étiquette de ville-champignon n'est pas une création du siècle de la grande industrie : les Américains n'ont rien inventé ; ils n'ont fait que ressusciter un modèle très usagé ; ils l'ont fait du reste sous des formes neuves, et toutes propres à notre époque.

Donc la ville surgissante existait autrefois, peut-être même plus fréquemment qu'aujourd'hui. Mais sa raison d'être n'était jamais d'ordre économique ; la « cité antique » était une création essentiellement arbitraire.

Qu'en dit le maître, Fustel de Coulanges ? Ceci : « Une ville chez les Anciens ne se formait pas à la longue, par le lent accroissement des hommes et des constructions ; on fondait une ville d'un seul coup, tout entière en un jour » (1). Et l'artifice se manifeste en chacun des actes de la création : les augures consultaient le vol des oiseaux, qui désignaient l'emplacement de la future cité ; puis un sacrifice solennel tentait de concilier les dieux à son avenir ; on allumait un feu de broussailles au-dessus duquel, pour se purifier, sautaient les fondateurs ; on creusait dans le sol une petite fosse (mundus), dans laquelle chacun jetait un peu de terre apportée de son pays : car nul ne devait quitter sa terre natale (terra patrum, patria), et ce geste assurait le respect de la tradition. Au-dessus du mundus on dressait un autel et l'on allumait un feu : c'était le foyer de la

(1) Fustel de Coulanges, *La Cité antique*, Paris 1872, p. 155.

cité. Ensuite on en traçait l'enceinte : une charrue, menée par un taureau blanc et par une vache blanche dessinait le sillon sacré sur lequel s'élèveraient les murailles ; les fondateurs de la ville suivaient la charrue en chantant des hymnes, ou dans un silence total. De temps en temps on soulevait le soc pour interrompre le sillon : c'était désigner l'emplacement des portes de la ville. Enfin l'on élevait les murailles, en réservant de chaque côté un espace libre (*pomœrium*), qui, malgré sa pieuse destination, est l'ancêtre de notre *zone*.

Cette cérémonie n'est pas une invention des historiens : elle répond à l'état d'esprit d'un autre âge : les âmes simples des bergers du Latium ne pouvaient concevoir une agglomération humaine sans la collaboration des dieux, et, prenant le contenant pour le contenu, ils définissaient la ville par son pourtour. Quand Rome conquiert l'occident, elle procéda toujours de cette façon naïve. Les Gaules avant la conquête ne possédaient pas un régime municipal bien avancé. Les tribus rurales s'y cotoyaient, sans grande cohésion. Les Romains y créèrent des villes à rôle nettement politique ; chacune d'elles était « un *instrumentum regni*, un poste d'observation jeté au milieu d'une population soumise » (1). Ces villes ne furent d'abord que des forteresses, recélant une garnison destinée à contenir ou à menacer les peuplades indigènes ; après les Gracques, la création des colonies romaines fut un excellent prétexte pour se débarrasser d'une plèbe dangereuse d'affranchis, auxquels on offrit

(1) M. Himbourg, *Organisation des cités de la Gaule Romaine*, thèse Paris, 1891, p. 26.

des terres hors d'Italie : Narbonne fut fondée avec ces éléments. Plus tard, après Sylla, la distribution des terres devint la récompense des légionnaires : Arles, Orange, Nyons, Fréjus, Lyon, Béziers en sont nés. Chaque fois, les mêmes rites se déroulaient : « arrivé au lieu où devait s'élever la colonie, le légat faisait son entrée militaire, enseignes déployées ; puis, la tête voilée de sa toge » (1), il traçait sur le sol le sillon sur lequel devaient s'élever les murs, toujours avec la charrue attelée de la vache et du taureau blancs, comme l'avait fait pour Rome celui auquel la légende a donné le nom de Romulus. Avec un automatisme minutieusement réglé, on élevait les monuments traditionnels : le temple, la porte monumentale ; les représentants du pouvoir impérial faisaient bâtir leur palais. N'est-ce pas un peu ainsi, au fond, que naissent toutes les villes yankees au plan préconçu et auxquelles une civilisation exclusive imprime une face commune ? Le plus grand géographe de ce temps a reconnu cette parenté des deux espèces urbaines, et, en parlant des cités américaines à la formation desquelles le temps n'a pas collaboré, et qui n'ont pas ajouté, « pièce à pièce, les parties dont se compose leur grandeur », il a remarqué qu'« il y eut quelque chose de pareil dans ces villes à portiques, thermes ou colonnades que les Romains implantèrent indistinctement dans toutes les parties de leur Empire » (2).

(1) M. Himbourg, *op. cit.* p. 30.

(2) Vidal de la Blache, *Principes de géographie humaine*, Paris 1922, p. 295.

* *

Plus tard, au Moyen-Age, la ville surgissante reparut sous une autre forme, plus exclusivement militaire. Les invasions barbares détruisirent les villes romaines, et la société se regroupa selon une économie plus étroite, plus primitive ; si l'on doute encore de la supériorité de la civilisation romaine sur celle des envahisseurs, il suffit pour s'en convaincre, de les comparer sous l'angle de l'économie politique, et, plus spécialement, de la morphologie urbaine : aux riches cités des Latins succédèrent de petites communautés. Le château-fort devint l'unité autonome, en laquelle se confondaient la citadelle et l'atelier ; derrière les murs robustes, les ouvriers travaillaient pour leur patron, qui était le seigneur, et pour sa « parenté » qui était tous les habitants de son fief ; les termes ville et castel étaient strictement synonymes. Et l'on a pu écrire très justement : « Qu'est-ce qu'une ville au Moyen-Age ? C'est un château qui a prospéré » (1). Deux éléments définissent alors la ville : une enceinte, et une autorité féodale. Puisque la ville dépend d'une autorité, son existence peut se trouver liée à une simple décision du seigneur : c'est alors une ville surgissante. Le cas s'est présenté maintes fois : « L'emplacement qu'occupe la ville d'Ardres n'était au X^e siècle qu'une lande inculte... Arnoul, beau-fils d'Herred de Furnes, résolut d'y transférer sa résidence. Il y construisit une motte, un donjon, et fit un rempart entouré d'un large fossé. L'enceinte ne tarda pas à être agran-

(1) F. Funck-Brentano : Les villes en France au début de l'époque féodale (*Académie des Sciences morales et politiques*, 1914, p. 423).

die ; un marché y fut créé ; une église y fut édifiée. Arnoul y établit une justice. Une autorité seigneuriale y était fixée. Ardres était une ville » (1). Le suzerain était le dispensateur de tous les organes de la cité : il faisait bâtir les ponts, tracer les routes, établir les hôtelleries, les hôpitaux. Mais les habitants ? Ils venaient d'eux-mêmes dans la ville nouvelle : le seigneur leur offrait la sucurité ; sa potence et son épée garantissaient aux bourgeois et aux artisans le libre exerce de leur commerce ou de leur métier, et le transit des marchandises sur le fief ; la protection contre les agressions des voisins était assurée par le prince. Au fond, on a trop vite fait de condamner le régime féodal : il connaissait une division du travail que nous avons perdue ; les gens du peuple travaillaient pour le seigneur, mais le seigneur se faisait tuer pour eux.

La ville donc se peuplait vite. Mais en certaines époques, le nombre de ses habitants s'enflait démesurément ; c'était lorsqu'une guerre menaçait ou éclatait entre seigneurs rivaux : les paysans abandonnaient leurs terres, et le château devenait leur abri. Le rôle véritable de la ville du Moyen-Age fut d'être un refuge, beaucoup plus, quoi qu'on en ait dit — avec, parfois, de sérieuses raisons locales (2) —, qu'un marché. Quant à l'influence des monastères sur la création des villes, elle ne fut pas considérable, du moins en ce qui concerne les villes dites « champignons ». Les monastères furent plutôt des centres de défrichements, donc des centres de com-

(1) *Ibid.*, p. 424.

(2) H. Pirenne. *Les villes du Moyen-Age. Essai d'histoire économique et sociale*, Bruxelles 1927.

munautés rurales ; de même, les oratorium (Ouzouer), capella (La Chapelle), balisica (Basoche), cella (La Celle), Ecclesiola (Léglise, Griselles), aussi bien que les monasterium (Moustiers, Montreuil, Montereau) n'ont guère vu se grouper autour d'eux que quelques fermes ou maisonnettes dont l'ensemble a rarement dépassé le niveau du village.

Ville-refuge, le château fort médiaval avait donc des alternatives de surpeuplement et de dépeuplement, selon les alternatives des guerres. C'était un des cas d'un phénomène beaucoup plus général et toujours actuel, celui de la périodicité des villes.

II

LES VILLES PÉRIODIQUES

Villes à périodicité irrégulière ; villes de guerre : Bourges ; et villes d'après-guerre.

Villes à périodicité régulière — Stations hivernales et estivales — Villes d'eaux : la saison — Villes religieuses.

Nous entendons par ville périodique une ville dont la population suit un cycle de croissance et de décroissance tel que l'envergure entre ses représentants numériques maxima et minima soit relativement importante par rapport à l'espace de temps qui les sépare et à la population de base.

Selon que le cycle en question est nettement défini ou non, la périodicité est régulière ou irrégulière.

A. VILLES A PERIODICITE IRREGULIERE

Nous avons déjà rencontré plusieurs fois des villes de

ce type : les villes errantes de l'Inde, qui meurent et renaissent à côté de leur emplacement primitif, ou les cités du Japon, qui, détruites, se relèvent vite de leurs ruines, s'y rattachent dans une certaine mesure ; la période est déterminée par la fréquence des crues fluviales ou des tremblements de terre. Les civilisations nomades ou rurales possèdent aussi des agglomérations périodiques : la tribu se réunit de temps en temps en un centre préalablement désigné, soit pour s'y approvisionner, soit pour s'y reposer de ses fatigues, soit pour y tenir ses *conciġia*. Les villes-refuges du Moyen-Age appartiennent à ce groupe urbain. De nos jours, les guerres produisent des effets presque semblables : combien de nos villes françaises se sont accrues en 1914 des réfugiés venus de Belgique ou des départements envahis ? En outre, la guerre entraîne des modifications économiques temporaires qui influent sur les statistiques urbaines : Sainte-Adresse, en devenant la capitale belge, Sète (Cette) en devenant le port de la Suisse, ont eu quelques années de passagère grandeur. Nous indiquerons plus spécialement le cas de Bourges, ville-champignon de la grande guerre.

Bourges est une de ces « pauvres vieilles cités » à pignons du genre de celles dont Vêrhaeren dit que

Seulé, quand le marché aligne au jour levé,
Sur le trottoir, ses éventaires,
Un peu de vie hebdomadaire
Se cabre aux joints de leurs pavés.

Sa somnolence était chose acquise en 1914 : mal desservie par les chemins de fer comme par les canaux,

Bourges s'éclipsait lentement derrière Vierzon, la capitale de demain. Les grandes usines de Bourges étaient des établissements militaires : Pyrotechnie, Atelier de Construction ; ils occupaient environ 3.000 ouvriers, et Bourges avait 45.000 habitants (en 1901, elle en avait déjà 46.000). Soudain la guerre vient ; Bourges reçoit, en août 1914, un premier flot d'immigrants : ce sont des réfugiés belges et dunkerquois. Dès 1915, les établissements militaires prennent des proportions impressionnantes et mobilisent un personnel très nombreux, que la région ne suffit pas à fournir : on voit venir, outre des Français de toute provenance, des Marocains, des Kabyles, des Portugais et des Indochinois : les armées demandent du matériel, l'arrière travaille, des dizaines de milliers d'ouvriers envahissent la ville de Jacques Cœur, et l'on se trouve en présence « de ce fait sans précédent dans l'histoire d'une cité : le passage de la population de 45.700 unités à environ 110.000 dans un délai qui n'a guère dépassé une année » (1). L'après-guerre, en vidant les établissements militaires, a remis au point toutes choses : Bourges réveillée pendant quatre ans, a repris sa torpeur d'autrefois, et, sagement, sa population est revenue à ses 45.000 unités de base. Mais il est dans son destin de connaître cette exubérance éphémère : Napoléon, séduit par la situation géographique de la cité berriçonne songeait à en faire sa capitale ; c'eut été un joli bond de plus à l'actif de celle-ci. Et à la prochaine

(1) C.J. Gignoux : *Bourges pendant la guerre*, Paris 1926, p. 18. Bourges aurait même dépassé 120.000 âmes pendant la guerre, selon Ed. Jongleur : *Du plan d'aménagement et d'extension de Bourges* (*La Vie Urbaine* 1922, p. 220).

dernière guerre, on peut prédire, sans être grand prophète, que Bourges reprendra le même essor passager.

La paix — à son tour ! — a fait surgir des cités (1) dans toutes les régions que la guerre avait directement atteintes. On a vu les Reims, les Verdun, les Arras, ruines lamentables sous les obus, renaître de leurs cendres en quelques années. Ces villes, mortes et désertes en 1918, ont repris leur vie d'autrefois ; les maisons ont été rebâties, les habitants ont retrouvé leur logis : exubérance factice, et qui n'est que la contrepartie d'une décadence imméritée.

B. VILLES A PERIODICITE REGULIERE

Certaines agglomérations ont une croissance saisonnière. Tous les ans, à dates fixes, et pour une durée plus ou moins longue, elles deviennent les centres vers lesquels convergent les foules.

On a justement signalé ce phénomène dans les sociétés semi-nomades ; « chez les Omahas, la tribu se concentre régulièrement en un camp où chacun des clans de la tribu a sa place marquée et qui constitue ainsi un embryon de ville » (2). Un des exemples les plus saisissants d'agglomérations périodiques est celui des Esquimaux de l'Alaska (3). En hiver, ils habitent des excavations creusées dans le sol et dont le plafond formé de

(1) Voir L. Rosenthal : *Villes et villages français d'après-guerre*. Paris 1918.

(2) R. Maunier : *L'origine et la fonction économique des villes*, Paris, 1910, p. 54.

(3) D'après E. Richet. *Les Esquimaux de l'Alaska*, 1, *Mœurs et Coutumes*, Paris 1921, p. 85 à 104.

troncs d'arbre, comporte une petite ouverture carrée destinée à filtrer la lumière ; cette demeure sommaire est recouverte de mottes de terre et de mousse, et la neige congelée forme le meilleur des ciments ; un souterrain bas et étroit, dans lequel on ne peut que ramper, sert d'entrée à la maison hivernale. Quelques lampes, creusées dans la pierre, où brûle de l'huile de phoque ou de poisson y créent une atmosphère de four chauffé à petit feu ; l'ensemble de ces *net* (pluriel du mot *na* qui désigne ces demeures) est parfois considérable ; l'une des huttes enterrées est baptisée hôtel de ville, car c'est bien de « ville » qu'il s'agit.

Au printemps, le dégel disjoint le toit ; les jours, déjà plus longs, permettent les sorties au loin. Vers le début de mai, les Esquimaux se dispersent le long des rivières ; abandonnant souvent leurs demeures d'hiver, ils s'en vont avec leurs femmes, leurs enfants et tous leurs biens, vers les campements d'été, en traîneaux ou en barques. Mais il n'y a plus concentration : chaque famille part à la recherche d'un bon terrain de chasse ou de pêche, où elle fixera pour quelques mois sa tente conique, ou sa hutte, faite de branchages et de peaux, jusqu'aux approches de l'hiver, où reprendra le rythme de convergence.

Sous nos latitudes, les habitants des montagnes ont également deux villages : l'un pour l'été, dans les alpages ; l'autre, pour l'hiver, dans la plaine ; « on a ainsi, en quelque sorte, une ville dont les parties sont successives au lieu de coexister » (1).

(1) R. Maunier, *op. cit.*, p. 56.

Et ce dédoublement urbain se reproduit dans les civilisations citadines sous forme de stations climatiques, plages ou villes d'eau : il ne saurait être question ici de cataloguer tous les Cannes, Monte-Carlo, Chamonix, Vichy, La Baule ni leurs congénères étrangers, fussent-ils des Miama ou des Long-Beach ; nous ne pouvons qu'indiquer, pour mémoire, le rôle socialement et économiquement capital de la « saison », qui fait pousser ou vider, en quelques jours, des cités de palaces. Paris et Deauville, eux aussi, forment un tout dont les parties sont successives ; des lois très précises veillent à ces migrations : « en dehors de la saison, il n'y a personne... La foule arrive la veille du quatorze juillet, s'augmente rapidement jusqu'au premier août pour atteindre son maximum le quinze, et part d'un seul coup le lendemain du Grand-Prix comme si un Vésuve imaginaire devait anéantir sur l'heure cette Pompéï moderne » (1).

Quelquefois, l'afflux humain ne dure que quelques jours ou même quelques heures : c'est une foire qui l'a déterminée, ou bien un « comice » ; une exposition, un congrès. Colombes serait une ville-champignon les jours de rencontres sportives internationales si l'on appelait habitants d'une ville toutes les personnes qui se trouvent sur son territoire sans autre attache juridique.

Les villes religieuses bénéficient de pèlerinages parfois mondiaux qui transforment périodiquement leur recueillement en un tumulte cosmopolite ; dans l'Inde, Dgagger-nath reçoit la visite annuelle d'environ trois cent mille

(1) P. de Régner : *Portrait de la France, Deauville*, Paris 1927, p. 3.

fidèles, dont quatre-vingt-dix mille le jour de la fête de la déesse Kali (1). Au Thibet, Lhassa, « Siège de Dieu », où vivent plus de vingt mille prêtres, s'ouvre à des dizaines de milliers de pèlerins pendant vingt-trois jours chaque année, à une époque qui correspond sensiblement à la fin de notre mois de février. En France, Lourdes, qui a vu en une année venir à elle plus de deux-cent-cinquante mille catholiques, s'enfle démesurément lors du pèlerinage national. Et la Mecque, la « Ville Sainte » vers laquelle, à l'heure de la prière, se tendent quatre cent millions de mains, possède aussi sa « saison » qui dure trois mois à partir du radaman. Les textes obligent tout musulman à faire le pieux pèlerinage au moins une fois dans sa vie ; il est vrai que, depuis longtemps, moyennant finances, on peut obtenir des certificats de visite ; mais la foule des pèlerins se chiffre encore par centaines de milliers ; beaucoup du reste, sont de simples marchands qui viennent écouler à La Mecque leur stock d'amulettes ou d'articles dits de Paris ; et la Rome musulmane se transforme en un immense bazar.

Villes exubérantes, ces stations climatiques ou ces villes religieuses ? Si l'on veut, à condition de ne pas demander à cette exubérance d'être persévérante.

(1) R. Peyre, Coup d'œil sur l'origine des villes (*Rev. des Etudes historiques* 1914-1915, p. 408).

III) LES AGGLOMÉRATIONS SUBURBAINES

Le phénomène des banlieues — Les faubourgs-champignons des grandes villes : Berlin, New-York, Londres, Paris.

Les grandes villes sont toutes aujourd'hui couronnées de cités-satellites qui vivent dans leur orbe. Longtemps enfermées dans des carapaces artificielles, elles ont renversé leurs murs, franchi les collines ; autour d'elles, à l'infini, « naissent des bourgs qui s'enflent, se parent, afin de se montrer dignes du monstre qui va les dévorer » (1). Le noyau de la ville-mère, après avoir bénéficié d'une puissance d'attraction centripète, est victime d'un mouvement centrifuge : la *cité*, tout en demeurant le point vital de l'agglomération, se vide de ses habitants au profit de la périphérie ; les banques, les magasins de luxe s'y pressent encore, mais les usines et les locaux d'habitation la fuient. La raison de ce phénomène — qui a fait l'objet d'études très approfondies (2) — est tout économique : le prix du terrain est en rapport inverse de la distance du lieu considéré au centre de la ville (3). D'où la création d'une banlieue suburbaine. Pour diminuer le prix de revient des produits, il a fallu diminuer les frais généraux ; les industries, les unes

(1) Michel Corday : *La Ville* (*Revue de Paris*, 1900 III, 771).

(2) Voir, plus particulièrement, au point de vue sociologique : R. Maunier, *op. cit.*, p. 235 et suiv., au point de vue démographique : P. Meuriot, *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine*, Paris 1898.

(3) Cf. P. Meuriot : *Le livre foncier de Paris*, Paris 1915, et M. Weber : *Die Entwicklung einer Landgemeinde zum städtischen Vorort. unter besondern Berücksichtigung der Steigerung der Landpreise* Zurich 1920.

après les autres, en commençant par celles qui nécessitent les plus grandes surfaces, ont été chassées de la ville et ont été chercher dans les faubourgs un sol moins coûteux.

Ce mouvement centrifuge n'a guère pu s'exercer que depuis le XIX^e siècle ; auparavant, le problème de la main-d'œuvre contraignait les industries à rester au cœur de la cité ; les transports rapides ont seuls permis l'amplitude du mouvement extensif contemporain (1).

On peut donc poser aujourd'hui comme théorème que la banlieue d'une ville croît plus vite que la ville même. Les statistiques en font foi : Témoin celle-ci, qui reproduit de 30 en 30 ans la population respective de Paris et des arrondissement de Saint-Denis et Sceaux :

(en milliers d'habitants)

	Paris	Arrondissements de		Département de la Seine sans Paris
		St-Denis	Sceaux	
1801	547	41	42	83
1831	785	89	74	163
1861	1.296	135	122	257
1891	2.447	404	290	694
1921	2.906	887	619	1.506

Donc, en cent vingt ans, Paris a crû dans le rapport de 1 à 5, pendant que sa banlieue, bien que rongée par des annexions, passait de 1 à 19. En réalité l'intensité de ce mouvement est beaucoup plus grande ; car pour bien le mesurer, il faut considérer non pas la ville en-

(1) P. Bourgeois : *Les transports urbains du grand Paris* ; thèse Paris-Calais 1927.

tière, mais son centre : soit, dans Paris, les dix premiers arrondissements.

	(en milliers d'habitants)	
	10 Arrondissements du centre	10 Arrondissements de la périphérie
1881	1.029	1.240
1921	970	1.936

Il y a donc eu diminution de la population dans le centre de Paris ; de 1921 à 1926, cette diminution l'a même emportée sur l'accroissement du pourtour et Paris a perdu 35.000 habitants. Mais, l'ensemble du département de la Seine, en ces cinq années, en a gagné plus de 100.000 (1).

En somme, le « plus grand Paris » peut se décomposer selon une série de cercles concentriques :

Le premier de ces cercles englobe les arrondissements numérotés de 1 à 10 : quartiers d'affaires, qu'abandonnent irrémédiablement les habitations.

Le premier anneau comprend le reste du Paris administratif actuel : quartiers d'habitations, qu'envahissent lentement les affaires.

Le second anneau comporte l'ensemble du département de la Seine : quartiers d'usines, que les habitations gagnent chaque jour.

Le troisième et dernier anneau est constitué à peu

(1) *Le Journal Officiel*, décembre 1926, p. 13.524.

près par le département de Seine-et-Oise, dont déjà quelques communes relèvent du préfet de police : région encore agricole, qui, demain, sera la zone des usines.

Une extension analogue s'est manifestée dans toutes les grandes villes du monde : à Londres, l'Outer-Ring absorbe la population de l'Inner London (1). A Berlin une banlieue qui n'avait pas 23.000 habitants en 1831 croît constamment plus vite que la capitale même. A New-York, la ville initiale (Manhattan borough) perd déjà sa population au profit des districts suburbains. Dans toute ces villes, le même rythme quotidien transforme la densité de population : tout le jour, le centre, avec son commerce, sa Bourse, ses banques attire la foule ; le soir, il la déverse sur la périphérie. Si nous généralisons le schéma que nous avons établi pour l'agglomération parisienne, avec ses quatre zones concentriques d'affaires, d'habitations, d'usines, et de banlieue rurale, et si nous admettons que la troisième zone (usines) renferme sa population propre, on a une cadence régulière entre les deux premières zones : l'anneau d'habitation se vide le matin, se remplit le soir, après le travail ; le cercle affaires se remplit le matin, se vide le soir. Et à cette cadence journalière se superpose une cadence hebdomadaire : celle du dimanche, qui voit la population de la zone d'habitation gagner le dernier anneau — zone rurale —, qui est censé représenter les parcs et les bois.

Nous mentionnons ces va-et-vient réguliers de groupe-

(1) La « Cité » qui avait 27.000 habitants en 1901 n'en avait plus que 13.700 en 1921 (H. Sellier. Le mouvement de la population et l'habitation à Londres, *La Vie Urbaine*, 1922, p. 286).

ments humains, parce qu'ils impliquent précisément l'« exubérance » régulière de chacune de ces zones. Vraiment, le quartier de l'Opéra, par exemple, où dorment si peu de gens, n'est-il pas un quartier-champignon à ses heures ? Il est probable qu'un double recensement à cinq heures du matin et à cinq heures du soir y révélerait une multiplication singulière du nombre des « habitants ».

Mais ce n'est pas là qu'est la véritable exubérance née du phénomène des banlieues. C'est en elles-mêmes qu'on trouve les villes-champignons, au sens statistique du terme. Leur présence y est inévitable : la banlieue de Berlin est passée, dans les dix années qui séparent 1885 de 1895, de 163.000 à 435.000 habitants. Soit une augmentation de 166 % ; logiquement, la plupart des villes qui la composent ont crû dans des proportions sensiblement voisines. Retenons seulement le cas de Charlottenburg (1), qui a maintenant plus de 300.000 âmes et qui, après en avoir eu 3.000 en 1800, 20.000 en 1871, 30.000 en 1880, s'éleva soudain à 42.000 en 1885, 76.000 en 1890 (augmentation sur 1880 : 153 %), 132.000 en 1895 (augmentation sur 1885 : 214 %) ; et celui des villes-faubourgs Schöneberg (1880 à 1890 : 163 % ; 1890 à 1900 : 231 %) et Wilmersdorf (1900 à 1910 : 255 %).

Un peu partout, nous avons déjà eu l'occasion de signaler des villes-satellites dont la prodigieuse croissance n'était due qu'à la puissance de rayonnement d'un grand centre urbain. Rappelons, en Amérique, Gary, fille de Chicago ; Flint et Pontiac, dépendances de Détroit ;

(1) *Statistisches Jahrbuch deutscher Städte* ; Breslau 189, p. 19.

Pawtucket, faubourg de Providence ; Camden, création de Philadelphie ; Verdun, commune suburbaine de Montréal ; Bayonne, Elizabeth, Hoboken, Jersey-City, Newark, Passaic, et autres, nées des entrailles de New-York. Dans la Ville-Empire, les cinq borough qui la constituent croissent très différemment :

(en milliers d'habitants)

	Manhattan	Bronx	Brocklyn	Queens	Richmond	New-York Total
1860	813	23	279	32	25	1.174
1870	942	37	419	45	33	1.478
1880	1.164	51	599	56	38	1.911
1890	1.441	88	838	87	51	2.507
1900	1.850	200	1.166	152	67	3.437
1910	2.331	430	1.634	284	85	4.766
1920	2.284	732	2.018	469	116	5.620

On voit que pendant vingt années, de 1890 à 1910, le borough de Bronx a eu un accroissement décennal supérieur à 100 % (127 et 115 %) (1).

En Grande-Bretagne, même phénomène. La ville de Birkenhead qui, sur la Mersey, fait face à Liverpool, n'est qu'une annexe de celle-ci. Ses 50 habitants de 1818 sont devenus 150.000, et dans la décade 1831-1841 l'agglomération a plus que doublé sa population (176 %) (2). La banlieue de Londres — Essex et Middlessex — profi-

(1) Cf. E.P. Goodrich : Some geographic problems incident to the growth of New-York City (*The Geographical Review*, 1916, II, p. 214).

(2) N.A. Humphreys : Results of the recent census in the largest english towns. (*Journal of the Royal Statistical Society*, 1891, p. 311).

te largement de l'expansion de la ville : East-Ham (1891 à 1901 : 180 %), Kingsbury, Sutton, Walthamstow (1891 à 1901 : 105 %), Ilford (1891 à 1901 : 277 %), Ashton, Edmonton, et les cités ouvrières de Leyton (1881 à 1891 : 133 %) et de Willesden (1881 à 1891 : 121 %) ne sont que d'immenses faubourgs (1) ; et même Southend-on-Sea, sur l'estuaire de la Tamise (1901 : 33.000 h. ; 1911 : 71.000) doit en grande partie cette augmentation de 115 % au bienfaisant voisinage de la Ville-mère.

Paris a rayonné sur son pourtour depuis longtemps : ses faubourgs — Saint-Antoine, Saint-Honoré, Saint-Germain..., — ont été annexés ; d'autres sont nés plus loin, au delà de la ceinture, et les « communes de banlieue ont, pour la plupart, poussé comme des champignons » (2), tout au moins leur croissance a largement dépassé celle de la moyenne des villes de France, y compris la capitale.

(Nombre d'habitants)

	Anbervilliers	Bonlogne	Clichy	Levallois-Perret	Neuilly	St-Denis	Vincennes
1801	1.850	2.400	1.560	»	1.600	3.900	200
1861	6.100	14.000	17.000	»	13.000	22.000	13.000
1921	40.800	68.000	50.200	73.640	51.600	76.360	41.530

(1) *The Statesman's Yearbook*, 1892, Sur la banlieue de Londres, v. S.D. Adshead : Town planning on greater London (*The town planning Review*, 1917, p. 130), et, du même auteur, même périodique : London traffic (1912, p. 251).

(2) H. Sellier : *Les banlieues urbaines et la réorganisation administrative*, Paris 1920, p. 39.

Cette progression, qui ne tient pas compte des annexions et modifications administratives est impressionnante par son unanimité ; elle a parfois atteint des pourcentages décennaux de l'ordre de ceux que nous avons eu ailleurs l'occasion de rencontrer ; le tableau ci-dessous, qui échelonne les communes de banlieue selon leur distance du centre de la capitale, en fait foi :

Distance (kilomètres) en km	COMMUNES (sont en italique que les communes annexées en 1859)	Pourcentage d'accroissement décennal (sont en italique les pourcentages portant sur des recensements intermédiaires : 1836, 1846, etc.)							
		1901	1891	1881	1872	1861	1851	1841	1831
		1906	1896	1886	1876	1866	1856	1836	1835
3	<i>Belleville</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	134	140
3	<i>Montmartre</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	187	
4	<i>Les Batignolles</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	106	106
4	<i>La Chapelle</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	117	258
4	<i>Charonne</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104
4	<i>La Villette</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	
4	<i>Passy</i>	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104	
5	Le Pré St-Gervais	.....	.....	.....	.....	116	.....	.....	333
5	Montrouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156	
6	Vanves	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124	
6	Pantin	.....	.....	.....	.....	167	.....	.....	
6	Saint-Mandé	.....	.....	.....	.....	.....	160	.....	
7	Clichy	.....	.....	.....	.....	.....	172	.....	
7	Vincennes	.....	.....	.....	.....	.....	179	.....	
7	Asnières	.....	.....	.....	.....	200	.....	.....	
7	Aubervilliers	.....	.....	.....	.....	187	.....	.....	
7	Montreuil	.....	.....	.....	.....	.....	147	.....	
8	Romainville	.....	.....	.....	.....	.....	170	.....	
8	Courbevoie	.....	.....	.....	.....	.....	144	.....	
8	Saint-Maur	.....	.....	.....	.....	.....	160	.....	
10	Bobigny	.....	.....	.....	.....	.....	152	.....	
11	Suresnes	.....	.....	.....	.....	.....	125	.....	
12	Colombes	.....	.....	.....	116	.....	.....	.....	
12	Villemonble	.....	.....	.....	139	.....	.....	.....	
12	Nanterre	.....	.....	111	.....	.....	.....	.....	
12	Fresnes	292	.....	.....	.....	.....	.....	.....	

Au XX^e siècle, la banlieue parisienne recèle encore quelques agglomérations dont la croissance satisfait à la définition statistique de l'exubérance. Outre Dugny (124 % en cinq années : 1921-26) qui n'a encore que la taille d'un village, outre quelques localités de grande banlieue — Ormesson, en Seine-et-Oise —, il y a lieu de citer comme remarquable à tous les points de vue l'essor de Drancy, commune contiguë au Bourget.

Drancy avait 136 habitants en 1709 ; une lente poussée avait porté ce nombre à 260 en 1792, à 934 en 1886 ; le premier mille fut franchi en 1891 (1.104) ; en 1901, il n'y avait encore à Drancy que 1247 habitants. Puis le bond commença : le recensement de 1911 accusa 4.190 h. (accroissement décennal : 236 %) ; celui de 1921, 15.582 h., soit une augmentation de 271 % sur 1911, que renouvela le lustre suivant : en 1926, la population atteignait 31.500 unités (103 % en 5 ans). Deux cités ouvrières — cité-jardin du centre, et cité du Nord — ont contribué à ce développement, qui est dû surtout aux lotissements très importants effectués sur le territoire de la commune (1).

Peut-on réellement appeler Bronx, Willesden et Drancy des villes-champignons ? Ce serait donner à ce terme une généralité qu'il n'a pas : aucune des communes suburbaines n'est autonome économiquement ; elles ne vi-

(1) Autres communes suburbaines françaises, ayant marqué quelque exubérance démographique : Grasville, qui fait aujourd'hui partie du Havre, a crû, dans la décade 1836-46, de 175 %. Plus récemment, Colombelles, dans la banlieue de Caen, a crû de 189 % ; la transformation de ce village « a pris, par sa brusquerie et son intensité, l'allure des phénomènes urbains du Far-West » (J. Levainville : Caen, notes sur l'évolution de la fonction urbaine. Dans *La Vie Urbaine*, 1923, p. 269).

vent que par la cité qu'elles couronnent. Les cryptogames sans doute sont souvent eux aussi des parasites. Mais, plutôt que le qualificatif *champignon*, c'est davantage le mot *ville* qu'on ne peut pas attribuer aux agglomérations de banlieue. La capitale et les faubourgs ne sont que les parties d'un tout, auquel, seul, revient le nom de villè.

CONCLUSION

Cette conclusion est un bilan : le bilan de l'urbanisme exubérant, au XX^e siècle.

De plus en plus, « notre civilisation devient une civilisation de villes » (1), bien que de tous temps, selon le mot d'Aristote, l'homme ait été « un animal constructeur de cité ». Jamais les centres urbains n'ont joué dans l'économie mondiale un rôle aussi prépondérant ; jamais surtout il n'y eut autant de villes-champignons que depuis le XIX^e siècle.

L'intensité de ce phénomène tient à ce qu'en un temps de grande industrie et de transports faciles et rapides, les concentrations humaines ont du et pu se produire. Les sols neufs de pays immenses sont devenus un but, la concurrence internationale une cause ; l'homme a fait le reste.

Le sociologue peut, sur ce problème du sol neuf, qui est celui des siècles à venir, se demander si l'étonnante petitesse du monde pourra longtemps satisfaire les appétits des milliards d'individus qui le peupleront bientôt : les villes-champignons d'aujourd'hui ne seront plus telles demain ; les Etats-Unis, leur terre d'élection, commencent à « s'user ». Exilées de l'Est américain, puis du Centre, déjà de l'Ouest, où pousseront les mushroom-cities ? Le pétrole du Sud sera vite épuisé, et la civilisation envahissante, en quelques siècles, aura saturé le globe.

Mais, dira-t-on, quelle importance peut bien avoir

(1) J.W. Petavel : La Question des villes (*Revue d'Economie politique*, 1909, p. 622).

l'exubérance des villes ? Le jour où la terre ne connaîtra plus que des cités à croissance mesurée, elle n'en tournera pas moins, et la vie n'en sera guère changée.

— Qu'on ne s'y trompe point : l'exubérance des villes n'est pas, en soi, un élément indispensable à l'existence du monde, certes. Mais elle est un symptôme, et un symptôme très précieux de son évolution. Or du jour où sur terre il n'y aura plus de villes-champignons, ce jour-là, les derniers ressorts des dernières civilisations seront brisés ; les sociétés humaines pourront épeler le mot décadence : décadence économique surtout ; car un univers qui ne grandit plus *très* vite est bien près de grandir *moins* vite, et un univers qui ne grandit plus, est bien près de diminuer.

L'économiste n'a pas l'habitude de prévoir à de si longues échéances ; ce en quoi il est sage, car sa science est *humaine*. Or l'avenir de l'urbanisme demeure immense ; la terre s'ouvre à peine à l'activité industrielle et à la vie citadine. Le Canada, l'Amérique latine, l'Afrique restent du domaine des plus larges perspectives. Et l'on peut penser que, lorsque la civilisation aura tout connu, tout défriché, tout industrialisé, lorsque son centre de gravité aura parcouru successivement toutes les parties du monde, on peut penser que le cycle recommencera et que les terres les plus vieilles paraîtront jeunes à une civilisation rajeunie.

Vu : *Le Président,*

WILLIAM OUALID.

Vu pour le doyen mission,

L'Assesseur,

H. TRUCHY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

(Aucun ouvrage n'a jamais traité spécialement le sujet des villes-champignons ; et des milliers l'ont effleuré. Parmi tous ceux que nous avons utilisés, et dont on trouvera les principaux dans les références des notes, nous retiendrons seulement :)

I. OUVRAGES STATISTIQUES

(Outre la publication de la Statistique générale de la France)

Annuaire du Canada, Ottawa 1924.

Annuario statistico delle cita italiane. Firenze 1906.

The Canada Yearbook. Ottawa 1926.

Census Reports : vol. I. Twelfth Census of the U.S. 1900.
Washington 1901.

DEPARTMENT OF COMMERCE BUREAU OF THE CENSUS

Abstract of the fourteenth census of the U.S. 1920. Washington 1923.

A Century of population growth 1790-1900. Washington 1909.

Special Reports : general statistics of cities 1909, Washington 1911.

Statistical Abstract of the U.S. Editions 1910, 1921, 1927, Washington 1911-1922-1927.

T.A. COGHLAN : *A Statiscal Account of the seven colonies of Australia*, Sydney 1890.

E.T. DRAKE : *Victorian Yearbook of the Commonwealth*

G.H. KNIBBS : *Official Yearbook of the Commonwealth of Australia*, Melb. 1912.

Manuel Statistique de la République tchéco-slovaque, Prague 1920.

Statistical Abstract for the british Empire, London 1913.

The Statesman's Yearbook, London. Editions 1892, 1913, 1926.

Statistisches Jahrbuch deutscher Stadte, Berlin 1892.

Statistisches Jahrbuch für das deutsches Reich, Berlin. Editions 1910, 1927.

G. WARING : *Reports of social statistics of cities*, Washington 1886.

II. LIVRES ET BROCHURES

Nous devons une mention spéciale à l'admirable monographie qu'est le *Donogoo-Tonka*, de JULES ROMAINS (Paris, 1920). Cet ouvrage, qui relève de la pure imagination, n'est pas indigne de figurer dans une liste de sources d'ordre économique ; bien davantage celles-ci ne mériteraient pas l'honneur de figurer à ses côtés. Du reste, Jules Romains, poète de la *Vie Unanime*, est un sociologique averti, et il n'est pas une ligne de *Donogoo-Tonka*, qui, sous son apparente fantaisie, ne se rapporte à de très judicieuses observations.

Le professeur Yves Le Trouhadec, géographe célèbre, est accusé d'avoir imaginé de toutes pièces la ville de *Donogoo-Tonka*, que son ouvrage capital situe au Brésil. Un désœuvré se présente au professeur et lui offre de créer réellement la ville en question. Tout le processus de la fondation d'une cité artificielle se déroule en un film étonnant de vérité : une société capitaliste verse les fonds nécessaires, la publicité crée une obsession universelle, des aventuriers cosmopolites partent pour le Brésil. Près d'un ruisseau où le hasard a voulu semer des paillettes d'or, *Donogoo-Tonka* s'ébauche : palaces de planches, ruée des immigrants, cherté de la vie, poussée extra-rapide : Jules Romains n'a oublié aucune touche dans ce tableau changeant d'une ville qui naît. Puisque, mieux que Verhaeren et d'une autre façon, il a su comprendre l'âme des

cités, son nom ne pouvait pas ne pas figurer dans cette bibliographie. Après lui, nous citerons :

A. GENERALITES

Die Grossstadt : Vortrage und Aufsätze zur Stadtausstellung. Dresden 1903.

FUSTEL DE COULANGES : *La Cité antique*, Paris 1872.

E. LEVASSEUR : *La population française. Histoire de la Population avant 1789 et démographie de la France comparée à celle des autres nations au XIX^e siècle*, Paris 1891.

E. LEVASSEUR : *Les populations urbaines de France comparées à celle de l'étranger*, Paris 1887.

R. MAUNIER : *L'origine et la fonction économique des villes*, Paris 1910.

P. MEURIOT : *Des agglomérations urbaines dans l'Europe contemporaine*, Paris 1898.

II. SCHMIDT : *Citybildung and Bevolkerung Verteilung in Grosstädten*, München 1909.

P. VIDAL DE LA BLACHE : *Principes de géographie humaine*, Paris 1912.

A.F. WEBER : *The growth of great cities in the nineteenth century*, New-York, 1899.

B. QUELQUES MONOGRAPHIES REGIONALES

Le Figaro : Album de la République Argentine. Paris 1925.

J. GONTARD : *Au pays des gratte-ciel.* Paris 1925.

E. LEVASSEUR : *La question de l'or : Californie et Australie.* Paris 1858.

MERMEIX : *Le Transvaal et la Chartered.* Paris 1897.

E. RECLUS : *Les Etats-Unis.* Paris 1892.

R. RECOULY : *La Ruhr.* Paris 1923.

- R. VRINAT : *L'effort industriel et social aux Etats-Unis*. Paris 1927.
- W.S. ROSSITER : *Increase of population in the U.S.* Washington 1922.
- P. WALLE : *L'état de São Paulo, ses ressources, ses progrès, son avenir*. Paris 1921.

C. QUELQUES MONOGRAPHIES URBAINES

- Calgary (Alberta), the land of plenty*. Calgary 1907.
- Johannesburg (South Africa)*. Johannesburg 1924.
- Mission scientifique au Maroc : Villes et tribus : Casablanca*. Paris 1915.
- H. BERNARD-DUTREIL : *Djibouti, création d'une colonie française*. Thèse Paris 1900.
- C.J. GIGNOUX : *Bourges pendant la guerre*. Paris 1926.
- M.L. HARTSOUGH : *The development of the twin cities (Minneapolis and St-Paul)*. Minneapolis 1924.
- J.F. INGRAM : *The story of an seaport*. Durban 1899.
- L. LAROCHE : *Montceau-les-Mines*. Montceau-les-Mines 1924.
- A. LEBLOND DE BRUMATH : *Histoire de Montreal*. Montreal 1890.
- G. RIBOT ET R. LAFON : *Dakar, ses origines, son avenir*. Bordeaux 1908.
- A. ROUX : *Hongkong*. Thèse Poitiers 1903.

III. PÉRIODIQUES

Deux articles fondamentaux :

- M. JEFFERSON : How american cities grow : *Bulletin of the american geographical Society* 1915, p. 19.
- L.V. ROTH : The growth of american cities : *The geographical Review* 1921, I. 384.

Et une poussière d'articles extraits des revues et journaux suivants :

Académie des Sciences morales et politiques ; The American City ; Annales de Géographie ; The Annals of the American Academy of political and social science ; L'Asie française.

Bulletin administratif du Sénégal ; Bulletin of the american geographical society.

Le Correspondant.

L'Economiste français ; Foreign Affairs.

The Geographical Journal ; The Geographical Review ; La Géographie.

Le Journal ; Journal de la Marine Marchande ; Journal de la Société de Statistique de Paris ; Le Journal officiel ; Journal of the Royal statistcal society.

Le Monde colonial illustré ; Le Musée social.

Nation Business ; La Nature.

Questions diplomatiques et coloniales.

Renseignements coloniaux (supplément de l'Afrique française) ; Revue d'Economie politique ; Revue de Paris ; Revue des Deux-Mondes ; Revue des Etudes historiques ; Revue militaire française ; Revue Universelle.

Studies in history, economics and public law.

The Town planning Review.

La Vie urbaine.

World's Work.



INDEX ALPHABÉTIQUE

des principales Villes-Champignons

- Adélaïde : 99, 164, 167.
Akron : 141, 194.
Bahia-Blanca : 161.
Bakou : 122.
Birmingham (E.U.) : 100, 137, 198.
Bourges : 206.
Brisbane : 98, 167.
Buenos-Aires : 40, 161.
Buffalo : 80, 163.
Calgary : 155, 156.
Cardiff : 180.
Casablanca : 76, 177.
Chang-Hai : 170.
Charlottenburg : 216.
Chicago : 40, 56, 72, 80, 91, 94, 108, 113, 143, 194.
Cincinnati : 102, 141.
Cleveland : 81, 97, 141.
Creusot (Le) : 188.
Dakar : 123, 134.
Deauville : 53, 210.
Denver : 98, 150, 194, 198.
Detroit : 52, 72, 80, 108, 141, 142, 194.
Djibouti : 76, 176.
Duisburg : 182.
Duluth : 50, 69, 144.
Edmonton : 120, 155.
Essen : 182.

- Fort-Worth : 138, 194.
Indianapolis : 102.
Jersey-City : 134, 217.
Johannesburg : 48, 67, 98, 106, 111, 175.
Kansas-City : 96, 145, 194, 198.
Lodz : 184.
Los Angeles : 75, 148, 149, 194, 198.
Louisville : 137.
Manchester (E.U.) : 100, 131.
Melbourne : 99, 164, 166.
Minneapolis : 72, 104, 144, 194, 198.
Montceau-les-Mines : 189.
Montreal : 95, 157.
Nagoya : 173.
Newark : 134, 217.
Oakland : 148, 149, 194, 198.
Oklahoma-City : 94 96, 139.
Omaha : 77, 94, 146.
Panama : 159.
Perth : 166.
Pittsburg : 72, 135.
Plata (La) : 162.
Portland : 100, 150.
Rosario, 162.
Saint-Louis : 145.
Saint-Nazaire : 188.
Saint-Paul : 72, 144, 194, 198.
Saint-Petersbourg : 83, 98, 114, 128.
San-Francisco : 65, 94, 107, 148, 194, 197.
Santos : 160.
São-Paulo : 160.
Sarrebrück : 183.

Seattle : 51, 78, 94, 108, 150, 194, 198.

Sydney : 164, 166.

Tacoma : 78, 94, 150.

Tulsa : 139.

Vancouver : 79, 98, 155.

Versailles : 85, 94.

Vladivostock : 174.

Washington : 87, 99, 103, 108, 128.

Winnipeg : 94, 155.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CHAPITRE PREMIER : <i>La naissance des Villes-Champignons</i>	45
I. — <i>Caractères généraux</i>	45
II. — <i>Conditions d'éclosion</i>	53
III. — <i>Causes directes de la naissance des V.Ch.</i>	64
A. <i>Causes économiques</i>	64
B. <i>Causes politiques</i>	82
C. <i>Causes psychologiques</i>	89
IV. — <i>Les noms des Villes-Champignons</i>	92
CHAPITRE DEUXIÈME : <i>Le développement des Villes-Champignons</i>	105
I. — <i>Phase d'Installation</i>	105
II. — <i>La chance ne vient pas</i>	118
III. — <i>La chance vient</i>	122
A. <i>Au Nouveau-Monde</i>	130
1°) <i>Aux Etats-Unis</i>	130
a) <i>Atlantique-Nord</i>	131
b) <i>Sud et Centre-Sud</i>	136
c) <i>Centre et Grands Lacs</i>	140
d) <i>Pacifique</i>	148
2°) <i>Au Canada</i>	152
3°) <i>En Amérique latine</i>	157
B. <i>Dans l'Ancien Monde</i>	163
1°) <i>En Australie</i>	163
2°) <i>En Asie</i>	168
3°) <i>En Afrique</i>	174
4°) <i>« Europe »</i>	178
Appendice au § III	192

CHAPITRE TROISIÈME : <i>Les types connexes</i>	199
I. — Les types anciens	199
II. — <i>Les Villes périodiques</i>	205
III. — <i>Les Agglomérations suburbaines</i>	212
CONCLUSION	222
BIBLIOGRAPHIE	225
INDEX ALPHABÉTIQUE	231

